(Domicilio)

1. Agli effetti della presente convenzione, il Concessionario elegge domicilio in Torino Via Piffetti n.15.

Art. 31

(Condizione sospensiva)

1. L'efficacia della presente convenzione è subordinata al successivo iter approvativo procedurale ed all'emanazione del decreto di approvazione ai sensi di legge.

Art. 32

(Carta dei servizi)

Il Concessionario è tenuto alla redazione della carte dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, al sensi dell'art. 2, comma 2 del D.L.gs 12 maggio 1995, n. 163 e della Legge 14 novembre 1995, n. 481.

Art. 33

(Allegato G)

L'allegato G contiene le scadenze delle concessioni di servizi su aree pertinenziali alla sede autostradale, cui conseguiranno le procedure per l'aggiudicazione dei servizi medesimi.

Art. 34

(Allegato H)

L'allegato H è relativo alla dichiarazione di cui all'art. 5 comma 6 della Direttiva ministeriale n.283/98

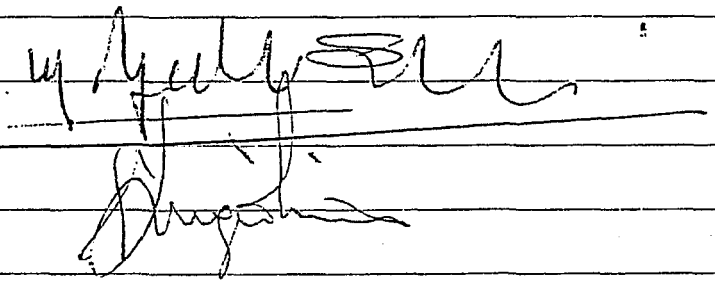
Art. 35

(Registrazione)

1. La presente convenzione è soggetta a registrazione. Tutte le spese dipendenti dalla stipulazione della presente convenzione, nessuna esclusa né eccettuata, sono a carico del Concessionario.

La presente convenzione consta di n.33 facciate dattiloscritte compresa la presente pagina scritta su 5 righe e contiene n. 9 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.



ALLEGATO A

TARIFFE DI PEDAGGIO

ALLEGATO A

ocietà Concessionaria: AUTOSTRADA TORINO ALESSANDRIA PIACENZA S. p.a

Tariffe di pedaggio

Tariffe medie (alla società) al 1 giugno 2000 ponderate con i chilometri percorsi (traffico 1999)

Classe	Pianura	Montagna	Media
A	68,11	81,73	71,706
B	69,86	83,82	73,174
3	80,34	96,41	83,685
4	132,74	159,29	138,113
5	160,67	192,82	166,858
Veicoli leggeri (classe A)	68;110	81,730	71,710
Veicoli pesanti (classi B, 3,4 e 5)	121,740	140,030	125,590
Totale	87,140	98,640	89,970

Tariffe medie (all'utente) al 1 giugno 2000 ponderate con i chilometri percorsi (traffico 1999) - IVA 20%

Classe	Pianura	Montagna	Media
A	85,33	101,68	89,646
B	87,43	104,18	91,407
3	107,21	126,49	111,223
4	170,09	201,95	176,538
5	203,60	242,18	211,026
Veicoli leggeri (classe A)	85,330	101,680	89,650
Veicoli pesanti (classi B, 3,4 e 5)	154,420	175,950	158,950
Totale	109,860	123,220	113,130

La tariffa A e B comprendono il sovrapprezzo delle 3 lire
La tariffa 3, 4 e 5 il sovrapprezzo delle 9 lire

ALLEGATO B

INDICATORE DI PRODUTTIVITA'

ALLEGATO "B"

INDICATORE DI PRODUTTIVITA'

In base alla delibera CIPE del 20 dicembre 1996, la variabile X, legata alla produttività, è determinata in misura specifica per ogni singola impresa tenendo conto della variazione di produttività attesa nel settore ed in maniera tale da garantire perlomeno l'equilibrio economico-finanziario della gestione per l'impresa regolata.

Più specificatamente, il valore X specifico per ogni società viene negoziato sulla base di valutazioni relative ai seguenti aspetti, alcuni dei quali caratteristici della concessionaria:

- la remunerazione congrua del capitale;
- i progetti d'investimento futuri;
- gli obiettivi di variazione della produttività;
- le variazioni attese della domanda e quindi lo sviluppo delle condizioni competitive dei mercati in cui l'impresa opera.

La remunerazione dei capitali investiti, in base alla citata delibera, è conteggiata di norma con riferimento alla media sul precedente quinquennio del rapporto fra risultato operativo ed attività nette operative (R.O.I.).

Gli investimenti concorrono alla formazione dell'indicatore in quanto in presenza di un progetto di investimento (in corso o futuro) la X dovrà essere fissata in maniera tale da garantire una remunerazione congrua del capitale investito comprensivo dei nuovi investimenti.

Per quanto riguarda gli obiettivi di variazione di produttività si fa riferimento ad alcuni indicatori di produttività standard estrapolati dai rapporti tra l'andamento dei costi operativi monetari ed i veicoli Km percorsi consuntivati nell'ultimo quinquennio.

Tali indicatori, calcolati per l'intero settore e per ciascuna singola concessionaria, consentono di valutare sinteticamente i recuperi di produttività in relazione a:

organizzazione del processo di produzione e relativo impiego di risorse;

aggiornamento tecnologico;

utilizzazione degli impianti, in termini di "traffico":

Gli indicatori di produttività tengono conto dell'incremento di traffico al fine di considerare i maggiori costi operativi.

Data una previsione di miglioramento della produttività annua media di settore pari a 0,98 per l'anno 2001, a 0,90 per l'anno 2002, a 0,83 per l'anno 2003, a 0,77 per l'anno 2004 e per l'anno 2005 a 0,72, tenendo conto degli indicatori che la Delibera CIPE 20 dicembre 1996 pone a base della variabile "X", ed in particolare della remunerazione del capitale investito previsto per il precedente quinquennio e delle ipotesi di traffico adottate dalla società e confrontate con la regressione storica del traffico registrato nell'ultimo decennio, il valore di questa variabile è determinato pari a:

0,98 per l'anno 2001;

0,90 per l'anno 2002;

0,83 per l'anno 2003;

0,77 per l'anno 2004;

0,72 per l'anno 2005.

PAGINA BIANCA

ALLEGATO C

INDICATORE DI QUALITA'

ALLEGATO C

VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DELLA RETE AUTOSTRADALE

PREMESSE

La recente evoluzione normativa e regolamentare in tema di concessioni autostradali ha portato il CIPE, con deliberazione 20 dicembre 1996 "Direttive per la revisione delle tariffe autostradali", a definire lo "schema regolatore a regime" delle relazioni intercorrenti tra Ente Concedente e Società Concessionaria.
Con tale deliberazione, è stato, tra l'altro, stabilito che le tariffe di pedaggio autostradale vengano adeguate, con decorrenza 1 gennaio di ciascun anno, sulla base della seguente formula:

$$\Delta T \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q$$

dove:
ΔT è la variazione tariffaria ponderata;

ΔP rappresenta il tasso d'inflazione programmato;

X rappresenta il tasso di produttività attesa, da stabilire in forma specifica per ogni singola impresa;

ΔQ rappresenta la variazione percentuale di un indicatore anche composito, della qualità del servizio;

β è un coefficiente positivo che assume nella formula valori variabili secondo la fascia di qualità conseguita.

L'indicatore di qualità **ΔQ** di cui all'art.10 della convenzione, come sopra riportato, rappresenta una misura obiettiva del livello di servizio reso dall'utenza autostradale.

Nelle more di una definizione più compiuta di tale indicatore, che incorpori gli aspetti relativi alla sicurezza del servizio, al suo comfort, ai tempi di percorrenza, alla presenza e qualità di servizi accessori ed alle implicazioni del servizio sotto il profilo ambientale, la Qualità (Q) della rete autostradale sarà basata, per i prossimi cinque anni, sulla misura di indicatori di performance obiettivi e facilmente misurabili e controllabili.

DEFINIZIONE DEGLI INDICATORI

Per la definizione della qualità sono stati individuati due indicatori:

- ***Indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni*** **Ipav** che prende in considerazione la Rugosità (I_{a1}) e la Regolarità (I_{a2}) delle medesime in quanto rappresentative della sovrastruttura di maggior consumo della strada, massimamente legata alla sua sicurezza tecnica ed al comfort del viaggio.

- ***Indicatore di Incidentalità*** **Is**, che misura indirettamente i risultati complessivi dello stato dell'infrastruttura e della sua gestione in quanto si basa sul Tasso d'Incidentalità Globale **(T.I.G.)** che, in una situazione di strada evoluta, con veicoli moderni ed utenti

mediamente allenati all'uso di infrastrutture veloci, dovrebbe dipendere in buona misura dallo stato della strada.

Ogni indicatore proviene dalla distribuzione percentuale sull'autostrada di superfici o lunghezze che possiedono specifiche caratteristiche, valutate attraverso un parametro di riferimento:

- che è misurabile con macchine ad alto rendimento (misure standardizzate e ripetibili)
- che è desumibile da dati e documenti rilevati o certificati da enti esterni alla società.

INDICE DI QUALITA' "Q"

L' indice di Qualità di un determinato anno risulta dalla media ponderata (con pesi p_P e p_S) dei due indicatori, sopra descritti, come di seguito calcolati :

$$Q = I_{Pav}\, p_P + I_S\, p_S$$

ove: $p_P = 0{,}6$ e $p_S = 0{,}4$

L'indice Q varierà tra 0 e 100 secondo la seguente scala di valori:

Valore di Q e Q_i	FASCIA DI GIUDIZIO
minore 40	SCARSO
tra 40 e 50	INSUFFICIENTE
tra 50 e 60*	SUFFICIENTE
tra 60 e 70	DISCRETO
tra 70 e 75	BUONO
maggiore di 75	OTTIMO

*** standard oggettivo del livello di servizio**

Ai fini dell'applicazione della formula del price-cap per l'anno *i+1*, la misura della qualità $\overline{Q}_i$ di ogni anno sulla rete aziendale è determinata come media dei livelli di qualità Q_i calcolati per ciascun anno del quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno precedente *(i-mo)* a quello di applicazione *(i+1)* del price-cap stesso.

Si determina quindi la variazione percentuale (con il suo segno "+" o "-") del valore $\overline{Q}_i$ rispetto al "valore di riferimento fisso", intendendo per tale la media aritmetica dei Q_i dei primi cinque anni considerati (1995-1999).

Tale variazione percentuale risulta pertanto dalla seguente formula :

$$Vqi\ \% = \frac{(\overline{Q}_i - \overline{Q}_{rif})}{\overline{Q}_{rif}} \times 100$$

Il fattore V_{qi} % fornisce la variazione della qualità rilevata nel quinquennio che ha termine il 30 giugno dell'anno *(i-mo)*, rispetto al valore fisso $\overline{Q}_{rif}$ del quinquennio di riferimento.

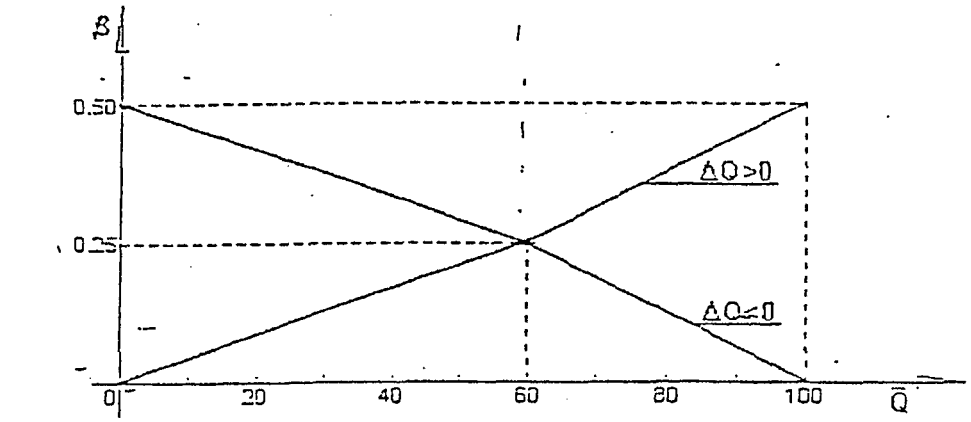
Per l'anno *i-mo* la variazione percentuale relativa alla quota della qualità $\Delta Q_i\%$ deve essere diminuita delle variazioni già acquisite negli anni trascorsi del quinquennio di validità della formula; si ha pertanto:

$$\Delta Q_i\ \%\ \textit{(quota \% di variazione della qualità)} = V_{qi} - \sum_{annorif}^{i-1} \Delta Q_n$$

ΔQ_i costituisce, a meno del fattore correttivo β_i, la quota di variazione tariffaria per l'anno *i-mo* (positiva o negativa).

VALORE DEL COEFFICIENTE β

Il coefficiente β della formula del price-cap assume i valori sottoriportati, variabili secondo la fascia di giudizio della qualità conseguita nel quinquennio in esame $\overline{Q}_i$.
Per il calcolo del coefficiente β, il cui valore è stabilito tra 0 e 0,5, vengono utilizzate due funzioni differenti a seconda che il valore di ΔQ_i sia positivo o negativo, come riportato nel grafico che segue:



	scarso	insufficiente	sufficiente	discreto	buono	ottimo
ΔQ≤0	,500	,333	,292	,250	,219	,156	,000
ΔQ>0	,000	,167	,208	,250	,281	,344	,500

con $\Delta Q_i > 0$	se $\overline{Q}_i < 60$	$\beta = (0{,}25/60)\ \overline{Q}_i$
	se $\overline{Q}_i \geq 60$	$\beta = 0{,}25 + [(0{,}25/40)(\overline{Q}_i - 60)]$
con $\Delta Q_i \leq 0$	se $\overline{Q}_i < 60$	$\beta = 0{,}50 - (0{,}25/60)\ \overline{Q}_i$
	se $\overline{Q}_i \geq 60$	$\beta = 0{,}25 - [(0{,}25/40)(\overline{Q}_i - 60)]$

ove $\overline{Q}_i$ rappresenta il livello di servizio corrispondente all'anno *i-mo* e ΔQ_i% *quota percentuale di variazione della qualità* per l'anno *i-mo* depurata delle variazioni già acquisite negli anni trascorsi del quinquennio di validità della formula del price-cap.

VARIAZIONE TARIFFARIA CONNESSA ALLA QUALITA'

Il prodotto $\beta_i \Delta Q_i$ fornisce, anno per anno, la variazione corretta della tariffa collegata all'addendo qualità da considerare ai fini dell'applicazione del price-cap.

VALORE DI RIFERIMENTO

Il valore di riferimento fisso $\overline{Q}_{rif}$ (anno 1999) ai fini della misura della variazione per il primo quinquennio 2001-2005 di applicazione del price-cap verrà individuato, sulla base dei dati statistici disponibili (95/99), come riportato nell'allegato in calce al presente documento. Detto valore $\overline{Q}_{rif}$ (anno 1999) verrà definito congiuntamente tra le parti (Direzione Centrale Autostrade e Trafori dell'ANAS e la Società Concessionaria), con apposito verbale.
Per le nuove autostrade o tratte autostradali, in esercizio da 10 o meno anni, ferma restando l'esecuzione del rilievo sulle pavimentazioni e l'acquisizione dei dati sull'incidentalità, il valore di β per l'intero quinquennio 2001/2005 ***avrà valore pari a "0".***

METODI DI CALCOLO DEGLI INDICATORI

I_S - **Indicatore di Incidentalità** (variabile da 0 a 100)

E' misurato dal parametro **T.I.G.** - Tasso di Incidentalità Globale- pari al numero degli incidenti totali avvenuti nella sola sede autostradale (escluse quelli delle pertinenze), rilevati dalla Polizia Stradale e rapportato a 100 milioni di chilometri percorsi su tratti omogenei di autostrada di diversa morfologia.
Il **T.I.G.** ha classi differenti in relazione al clima, alle pendenze ed alla tortuosità; le tratte corrispondenti sono indicate, con le relative lunghezze, nell'elenco in calce al presente allegato.
I valori di ciascuna classe sono definiti distintamente per le autostrade e tratte di "pianura" (Isp) e per quelle di "montagna" (Ism) come segue:

Classe	"pianura"	"montagna"
A	TIGp ≤ 50	TIGm ≤ 60
B	50 < TIGp ≤ 65	60 < TIGm ≤ 80
C	65 < TIGp ≤ 78	80 < TIGm ≤ 100
D	78 < TIGp ≤ 95	100 < TIGm ≤ 120
E	95 < TIGp ≤ 115	120 < TIGm ≤ 140
F	115 < TIGp	140 < TIGm

I due indicatori parziali sono:

$$I_{sp}, I_{sm} = A\% + 0{,}75\ B\% + 0{,}5\ C\% + 0{,}25\ D\%$$

Dalla media ponderale dei due sotto indici I_{Sp}, I_{Sm}, nei loro "valori annuali" (calcolati come sopra riportato), cioè con peso rappresentato dalle rispettive lunghezze di "pianura" e "montagna", si ricava un indicatore $I_{SANNUALE}$.

Il valore da prendere per comporre l'indicatore finale I_S da usare per il calcolo della qualità $\overline{Q}_i$ è la media degli ultimi 5 anni di detto indicatore $I_{SANNUALE}$

Ipav- Indicatore delle pavimentazioni

Per la determinazione dell'**Ipav,** quale indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni che prende in considerazione **Ia1 (rugosità)** e **Ia2 (Regolarità)** si procede come di seguito.

Gli indicatori da rilevare sono:

I_{a1} - Indicatore di Rugosità superficiale (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ad alto rendimento nella forma del parametro **C.A.T.** (Coefficiente di Aderenza Trasversale).

Tutti i valori rilevati vengono distribuiti nelle classi da A a F ciascuna definita dai seguenti estremi:

Classe	*A*	70	≤	CAT		
"	*B*	60	≤	CAT	<	70
"	*C*	50	≤	CAT	<	60
"	*D*	40	≤	CAT	<	50
"	*E*	30	≤	CAT	<	40
"	*F*			CAT	<	30

Le pavimentazioni di superficie denominate usure drenanti, che eliminano l'aquaplaning e lo spray, sono caratterizzate da tessiture geometriche superficiali particolari, misurate con macchina ad alto rendimento, con il parametro *"altezza in sabbia"* **(HS)**. A condizione che tale parametro risulti ≥ 0,80, il corrispondente **CAT** sarà aumentato di 10 punti rispetto al valore rilevato.

Si procede quindi a calcolare le percentuali A%, B% ..... F% dei valori ricadenti in ciascuna classe rispetto al totale dei valori rilevati.

Assegnando un peso via via decrescente alle classi meno valide, l'indicatore I_{a1} risulta determinato dalla seguente formula :

$$I_{a1} = A\% + 0{,}75\ B\% + 0{,}5\ C\% + 0{,}25\ D\% + 0{,}00\ E\% + 0{,}00\ F\%$$

I_{a2} - Indicatore di Regolarità superficiale (variabile da 0 a 100)

Misurato sulla corsia di marcia, che ha il massimo dei degradi, con macchina ad alto rendimento nella forma del parametro **IRI** (International Roughness Index) nelle classi indicate, secondo la loro diffusione percentuale presente nell'anno di misura, con le stesse considerazioni riportate per la rugosita'.

Classe	*A*			IRI	≤	1,3
"	*B*	1,3	<	IRI	≤	2,0
"	*C*	2,0	<	IRI	≤	2,5
"	*D*	2,5	<	IRI	≤	3,0
"	*E*	3,0	<	IRI		

L'indicatore I_{a2}, dando peso via via decrescente alle classi meno valide, risulta dalla seguente formula :

$$I_{a2} = A\% + 0{,}75\ B\% + 0{,}5\ C\% + 0{,}25\ D\% + 0{,}00\ E\%$$

Calcolo di Ipav

Gli Indicatori I_{a1} ed I_{a2} si combinano tra loro con media ponderale, pesi rispettivamente 0,6 e 0,4 in modo da ottenere un indice Ipav denominato Indicatore di Stato Strutturale delle pavimentazioni

$$I_{PAV} = 0{,}6\ I_{a1} + 0{,}4\ I_{a2}$$

Se si dispone delle misure di ogni anno di I_{a1} e I_{a2} (rilevate con macchina ad alto rendimento) per tutto il periodo 95-99 si può calcolare I_{PAV99} media degli ultimi 5 anni, che è uno dei termini del riferimento Q_{99}.

Se non si dispone di nessuna misura o si è in possesso delle misure solo di qualche anno, sullo stato delle pavimentazioni, sempre per il periodo 95-99, e calcolati come precedentemente descritto, dovranno essere adottati, per gli anni eventualmente mancanti, quali indicatori annuali pregressi di Ipav, i valori corrispondenti a quelli della *media del settore.*

Acquisiti detti elementi si procederà al calcolo di $\overline{Q}_I$ come riportato nel presente allegato.

DISPOSIZIONI GENERALI

Indicatore Incidentalità Is

Per il calcolo del $\overline{Q}$rif, deve essere utilizzato il numero complessivo degli incidenti, avvenuti su tutta la rete gestita dalla società nel periodo Gennaio - Dicembre di ogni anno.

Per il calcolo dei $\overline{Q}_I$ successivi, deve essere utilizzato il numero complessivo degli incidenti avvenuti sull'asse autostradale e sugli svincoli, escluse le pertinenze quali le stazioni, le barriere, le aree di servizio e di parcheggio (cfr. art. 24 D.lgs 20.04.1992 n. 285 e artt. 60-61-62 e 63 del Reg.) calcolati nel periodo compreso tra il 1 luglio ed il 30 giugno dell'anno successivo e derivanti dai rilievi della Polizia della Strada.
(es. periodo 1.07.1999-30.06.2000 $\rightarrow I_{s00}$)

I dati di traffico per calcolare il **TIG** sono quelli ufficiali anche rilevati con strumenti diversi dal pedaggio comprensivi di tutti i transiti (paganti e non paganti). Per le tratte i cui dati sono stati assunti con strumenti diversi dal pedaggio, la società concessionaria dovrà presentare apposita relazione sulla metodologia adottata per il calcolo del traffico, metodologia che rimarrà per tutto il periodo applicativo.

Indicatore delle pavimentazioni Ipav

Tutte le Concessionarie devono effettuare il rilievo sulla pavimentazione con macchine ad alto rendimento, sulla corsia di marcia lenta.

Se si è in possesso di misure parziali quali:

- solo aderenza
- solo regolarità
- miste o comunque non complete,

queste non possono essere utilizzate.

Le misurazioni relative al calcolo degli indicatori per ciascun anno solare sono effettuate entro il I semestre dell'anno e i risultati sono consegnati alla Concedente ANAS, Direzione Centrale Autostrade e Trafori - Ufficio di Coordinamento, entro il 31 luglio successivo (es: misure effettuate entro il 30.06.2000 determinano I_{pav00}).

Unitamente alle misurazioni di cui sopra sono trasmessi, sempre alla Concedente ANAS, Direzione Centrale Autostrade e Trafori - Ufficio di Coordinamento, tutti gli investimenti effettuati sulle pavimentazioni nel periodo compreso fra i due rilievi, indicando il tipo di intervento nonché le progressive di esecuzione.

L'inizio delle operazioni di rilievo, comprensive di programma, sono comunicate, mezzo FAX, alla concedente ANAS, Direzione Centrale Autostrade e Trafori Ufficio di Coordinamento, 30 giorni prima.
Qualora la Concessionaria non provvedesse ad effettuare il rilievo, è preso quale valore di I_{pav}, per l'anno in esame, quello dell'anno precedente ma depurato del 15% per i valori di I_{a1} e di I_{a2}; anche per gli anni successivi all'anno ove non è stato effettuato il rilievo e sino al termine del quinquennio di applicazione della formula del price-cap, i valori di di I_{a1} e di I_{a2}, rilevati, verranno depurati del 15%.

Le valutazioni delle pavimentazioni saranno effettuate su tutta la lunghezza delle autostrade in concessione alla Società Concessionaria, con esclusione, da comunicare con apposita nota, alla Concedente ANAS Direzione Centrale Autostrasde e Trafori, delle tratte autostradali ove sono in corso interventi di allargamento e di manutenzione straordinaria e per l'intero periodo di durata dei lavori comprese le tratte rese agibili su strato di collegamento o altro che non sia strato di usura.

Si intendono compresi nelle manutenzioni straordinarie tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui all'allegato F alla presente convenzione.

Le misurazioni, correttamente eseguite, devono coprire almeno il 90% della rete in Concessione non soggetta all'esclusione di cui sopra.

Le operazioni di rilevo dovranno essere effettuate nel seguente modo:

- Rilievo dell'aderenza e della tessitura

  Al fine di rendere meno suscettibili i rilievi dell'aderenza, **CAT**, dal fattore temperatura le misure si intenderanno valide, ai fini del calcolo dell'I_{a1} se eseguite con temperature dell'aria comprese fra 10 e 30 gradi centigradi e con temperature della pavimentazione compresa tra 10 e 35 gradi centigradi.
  La velocità dell'automezzo nell'effettuare il rilevo dovrà essere costante e pari a 60 km/h; saranno ammesse misure eseguite a velocità inferiori o superiori entro una tolleranza di $\pm$ 3 km soltanto se per brevi tratti.
  Il passo di misura è di 10 m.
  Le misure da considerarsi per il calcolo dell'indicatore I_{a1} sono quelle riferite alla wheelpath destra.
  L'indicatore I_{a1} dovrà essere calcolato statisticamente sulla base delle misure valide acquisite senza alcuna ulteriore elaborazione correttiva (correzioni in temperatura e raggruppamenti in classi omogenee, etc.).
  I relativi dati dovranno essere forniti in forma digitale su supporti ottici e/o magnetici in formato testo; con riferimento alla norma CNR 147 del 1992, detti dati dovranno essere organizzati in colonne riportanti i dati essenziali per ciascuna misura (identificativo tronco/lotto, progressiva, passo di misura, velocità, temp. aria, temp. pav , CAT, TEX, drop, etc.). l'intestazione dovrà contenere anche i dati generali quali: nome Concessionario, denominazione tronco/lotto, direzione, corsia, data del rilievo, mezzo utilizzato etc.