

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### AGENZIA DEL TERRITORIO

DETERMINAZIONE 28 dicembre 2011.

**Accertamento del periodo di mancato funzionamento del servizio di pubblicità immobiliare dell'Ufficio provinciale di Latina.**

#### IL DIRETTORE REGIONALE DEL LAZIO

Visto il decreto-legge 21 giugno 1961 n. 498, convertito, con modificazioni, con legge 28 luglio 1961, n. 770, recante norme per la sistemazione di talune situazioni dipendenti da mancato o irregolare funzionamento degli uffici finanziari;

Considerato che, ai sensi del citato decreto-legge 21 giugno 1961, n. 498, occorre accertare il periodo di irregolare e mancato funzionamento dell'ufficio presso il quale si è verificato l'evento eccezionale;

Vista la legge 25 ottobre 1985, n. 592;

Visto il decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29;

Visto l'art. 9, comma 1, del regolamento di amministrazione dell'Agenzia del territorio approvato dal comitato direttivo nella seduta del 5 dicembre 2000 con il quale è stato disposto: «Tutte le strutture, i ruoli e poteri e le procedure precedentemente in essere nel Dipartimento del territorio alla data di entrata in vigore del presente regolamento manterranno validità fino all'attivazione delle strutture specificate attraverso le disposizioni di cui al precedente art. 8, comma 1»;

Visto il decreto del Ministero delle finanze n. 1390 del 28 dicembre 2000, registrato alla Corte dei conti il 29 dicembre 2000, registro n. 5 finanze, foglio n. 278, con cui a decorrere dal 1° gennaio 2001 è stata resa esecutiva l'Agenzia del territorio, prevista dall'art. 64 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 10 del decreto legislativo 26 gennaio 2001, n. 32, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 53 del 5 marzo 2001, che ha modificato gli articoli 1 e 3 del citato decreto-legge n. 498/1961, sancendo che prima dell'emissione del decreto di accertamento del periodo di mancata o irregolare funzionamento dell'ufficio occorre verificare che lo stesso non sia dipeso da disfunzioni organizzative dell'amministrazione finanziaria e sentire il garante del contribuente;

Vista la disposizione dell'Agenzia del territorio del 10 aprile 2001 prot. R/16123, che individua nella direzione regionale, la struttura competente ad adottare i decreti di mancato o irregolare funzionamento degli uffici dell'agenzia;

Vista la disposizione organizzativa n. 24 prot. 17500/2003 del 26 febbraio 2003, con la quale l'Agenzia del territorio dispone l'attivazione delle direzioni regionali e la cessazione delle direzioni compartimentali;

Vista la nota prot. 7671 del 2011 con la quale l'ufficio provinciale di Latina ha comunicato che il giorno 19 dicembre 2011 si è verificato irregolare/mancato funzionamento del servizio di pubblicità immobiliare;

Vista la nota prot. n. 11560 del 2011 della direzione regionale Lazio, inviata all'ufficio del garante del contribuente ai sensi dell'art. 10 del decreto legislativo 26 gennaio 2001, n. 32;

Vista la nota n. 1300 del 22 dicembre 2011 con la quale il garante del contribuente del Lazio esprime parere favorevole;

Ritenuto che la suesposta causa deve considerarsi evento di carattere eccezionale non riconducibile a disfunzioni organizzative dell'ufficio provinciale di Latina;

Determina:

Il periodo di mancato /irregolare funzionamento del servizio immobiliare del sotto indicato ufficio è accertato come segue:

per il giorno 19 dicembre 2011 il mancato/irregolare funzionamento del servizio pubblicità immobiliare dell'Agenzia del territorio ufficio provinciale di Latina.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 28 dicembre 2011

*Il direttore regionale:* GANDOLFI

12A00049

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Raccordo autostradale Campogalliano - Sasuolo di collegamento tra la A22 e la SS 467 pedemontana. Approvazione del progetto definitivo e conferma del finanziamento (CUP F81B03000120001) (Deliberazione n. 62/2010).**

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;



Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 ha recato modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 ed ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato e visti l'art. 4, comma 176, della legge n. 350/2003 (legge finanziaria 2004), l'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), l'art. 1, comma 977, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), l'art. 2, comma 257 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) che hanno rifinanziato il Programma medesimo;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Vista la legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'art. 4, commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito del «Cor-

ridoio plurimodale dorsale centrale», il «Collegamento Campogalliano - Sassuolo» per un costo complessivo di 175,595 milioni di euro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

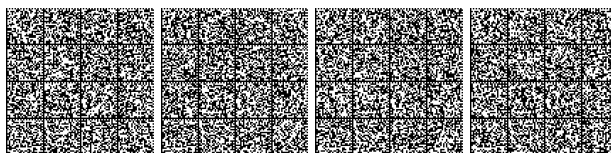
Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), all'allegato 1, nell'ambito dei «Corridoio plurimodale dorsale centrale», conferma il «Collegamento Campogalliano - Sassuolo» con un costo aggiornato di 284,7 milioni di euro;

Vista la delibera 18 marzo 2005, n. 20 (G.U. n. 226/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della «Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra la A 22 e la S.S. 467 Pedemontana»;

Vista la delibera 27 marzo 2008, n. 54 (G.U. n. 10/2009 S.O., errata corregge *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 3 marzo 2009) con la quale questo Comitato, per la realizzazione dell'intervento relativo al 1° lotto funzionale del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo ha assegnato all'ANAS, in via programmatica, contributi a valere sull'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 suscettibili di sviluppare - al tasso allora praticato dalla Cassa depositi e prestiti - un volume di investimento di 234,6 milioni di euro;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il



quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere ha esposto le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Viste le note 18 giugno 2010, n. 26862, 28 giugno 2010, n. 27841, e 21 luglio 2010, n. 31576, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo del «Collegamento Campogalliano - Sassuolo» ed ha trasmesso la documentazione istruttoria;

Considerato che con nota 20 luglio 2010, n. 31451, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso - tra l'altro - la relazione predisposta dall'Unità tecnica finanza di progetto sull'opera in esame;

Considerato che con nota 20 luglio 2010, n. 63814, il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasmesso le proprie osservazioni e prescrizioni sulla proposta di approvazione del collegamento Campogalliano - Sassuolo;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia delle finanze;

#### Prende atto

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che con la citata delibera n. 20/2005, questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'intero intervento anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, prendendo atto di un costo complessivo pari a 284,7 milioni di euro;

che l'importo complessivo di cui sopra includeva, sotto la voce «altre opere», anche le opere di mitigazione ambientale e le barriere antirumore, per un totale - rispettivamente - di 1 milione di euro e di 3,2 milioni di euro, e ricomprendeva altresì ulteriori opere compensative per 3,7 milioni di euro, sì che il totale degli interventi da considerare a carattere compensativo superava il 3 per cento dei lavori a base d'asta, indicata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio quale percentuale minima da destinare a detti interventi;

che il progetto preliminare concerneva un nuovo tracciato autostradale compreso tra l'intersezione A22 «Autostrada del Brennero» e la A1 «Autostrada del Sole», nei pressi di Campogalliano, e l'abitato di Sassuolo, nell'area situata tra la base dell'area collinare modenese e la bassa pianura a nord dell'abitato di Modena;

che nel mese di dicembre 2005 il Consiglio di amministrazione di ANAS S.p.A. ha approvato il progetto definitivo del collegamento con un costo di 467 milioni di euro;

che ANAS S.p.A., in qualità di Soggetto aggiudicatore, in data 16 maggio 2006, ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto chiarimenti ad ANAS S.p.A. in ordine all'incremento di costo registrato dal progetto definitivo trasmesso rispetto al progetto preliminare e in particolare dalla voce relativa agli espropri e che, nella risposta, ANAS S.p.A. (febbraio 2008), oltre a chiarire le cause dell'incremento di costi, ha anche proposto l'individuazione di un primo lotto funzionale che consentisse il collegamento dello scalo intermodale di Marzaglia sia al sistema autostradale A1 - A22 sia alla tangenziale di Modena, proposta che è poi stata formalizzata a questo Comitato;

che con la citata delibera n. 54/2008 questo Comitato, tra l'altro:

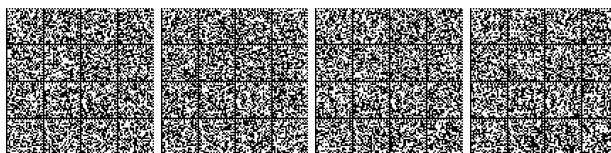
ha preso atto della individuazione di un 1° lotto funzionale del costo di 234,6 milioni di euro del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo;

ha preso atto che la realizzazione dell'intero collegamento Campogalliano - Sassuolo risultava inserita nel «Piano degli investimenti ANAS 2007-2011» tra gli interventi da realizzare mediante finanza di progetto;

ha assegnato, per la realizzazione dell'intervento relativo al suddetto 1° lotto funzionale, in via programmatica, contributi suscettibili di sviluppare - al tasso allora praticato dalla Cassa depositi e prestiti - un volume di investimento di 234,6 milioni di euro;

ha prescritto che l'assegnazione definitiva del contributo sarebbe stata disposta da questo Comitato previa sottoposizione del progetto definitivo del lotto funzionale dell'opera, coerente con il contributo medesimo e con le eventuali ulteriori disponibilità destinate all'opera;

ha prefigurato la possibilità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale, sottoponesse a questo Comitato la realizzazione, con il sistema della finanza di progetto, dell'intero collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo, ferma restando l'assegnazione del contributo stanziato in via programmatica;



che nel mese di novembre 2008 è stata convocata una prima volta la conferenza di servizi, con riferimento all'intero collegamento autostradale, convocata definitivamente per il 26 gennaio 2009 a seguito della mancata notifica a tutti gli enti;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha formulato il proprio parere favorevole con prescrizioni in data 7 agosto 2008;

che il Ministero per i beni e le attività culturali ha formulato il proprio parere favorevole con prescrizioni in data 31 dicembre 2008;

che la Regione Emilia Romagna, in data 27 febbraio 2009, ha formulato il proprio parere favorevole con prescrizioni individuando un primo lotto funzionale in parte diverso da quello individuato e finanziato con la citata delibera n. 54/2008;

che le province di Modena e di Reggio Emilia hanno formulato pareri favorevoli con prescrizioni rispettivamente in data 24 febbraio 2009 e 2 marzo 2009;

che da ultimo, in data 18 giugno 2010, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formulato a questo Comitato la proposta concernente:

l'approvazione del progetto definitivo dell'opera completa;

l'assegnazione definitiva del contributo assegnato in via programmatica con la delibera n. 54/2008;

che la proposta di approvazione sottoposta all'esame di questo Comitato concerne il progetto definitivo del «Raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra la Autostrada A22 e la S.S. 467 Pedemontana»;

che il tracciato del nuovo collegamento, dall'andamento prevalente nord-sud, è suddivisibile nelle seguenti quattro parti:

tratto dall'intersezione con la Autostrada A1 fino alla via Emilia, comprendente lo svincolo di interconnessione tra l'Autostrada A1 e l'Autostrada A 22 e la barriera per il pagamento del pedaggio per i veicoli provenienti da nord e il rilascio dei biglietti di entrata per i veicoli provenienti da sud;

tratto dalla via Emilia allo svincolo verso Rubiera, comprendente i collegamenti a est verso lo scalo merci di Marzaglia e la tangenziale di Modena e il tratto a ovest a raccordo con la variante dell'abitato di Rubiera;

tratto dallo svincolo di Rubiera a Magreta comprendente uno svincolo in località Marzaglia;

tratto da Magreta a Sassuolo comprendente uno svincolo intermedio a servizio della zona industriale a nord di Sassuolo e lo svincolo di connessione con la strada di grande comunicazione S.S. 467 Pedemontana;

che la relazione istruttoria dà conto degli elaborati del progetto definitivo relativi alla risoluzione delle interferenze e agli immobili da espropriare;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore è confermato in ANAS S.p.A.;

che la modalità prevista in sede di approvazione del progetto preliminare per l'affidamento dei lavori era l'appalto integrato;

che è ora previsto l'affidamento in concessione di costruzione e gestione tramite gara;

che la realizzazione dello svincolo di interconnessione con il sistema autostradale esistente Autostrada A1 - Autostrada A22, fino alla progressiva chilometro 1+450, coincidente con la progressiva chilometro 313+770 del concessionario dell'Autostrada A22, è prevista a carico della Società Autostrada del Brennero S.p.A. che si è impegnata, nelle more dell'aggiornamento della convenzione unica, in tale senso, a condizione che vi sia rimborso certo della spesa sostenuta per la realizzazione dei rami di svincolo da rifondersi, se possibile, in termini di tariffa, oppure, nel caso subentri un nuovo concessionario, in termini di rimborso della parte di costo non ancora ammortizzata, ovvero, infine, con altre modalità di restituzione;

che alla documentazione istruttoria è stato allegato lo schema di convenzione relativo all'autostrada in esame da porre a gara per l'affidamento della concessione;

che l'esecuzione di lavori avrà una durata di 48 mesi;

sotto l'aspetto finanziario:

che, a fronte di un costo dell'opera evidenziato nel progetto definitivo inizialmente trasmesso dal Soggetto aggiudicatore in data 16 maggio 2006, pari a 467,1 milioni di euro, il costo aggiornato del progetto definitivo sottoposto all'approvazione di questo Comitato, come esposto nel quadro economico approvato dal Consiglio di amministrazione del Soggetto aggiudicatore in data 26 maggio 2010, è pari a 506 milioni di euro al netto di IVA, così articolato:



(milioni di euro)

<b>Voci costo</b>	<b>Importo</b>
Lavori a base di appalto del collegamento Campogalliano-Sassuolo	298,0
Lavori a base di appalto della variante di Rubiera	16,2
Somme a disposizione soggetto del concessionario	191,0
Somme a disposizione della concedente	0,8
<b>Totale</b>	<b>506,0</b>

che l'aggiornamento del costo si è reso necessario per tenere conto:

delle prescrizioni scaturite dalla conferenza di servizi e dell'adeguamento prezzi ai sensi dell'art. 131, comma 8 del decreto legislativo n. 163/2006;

dello stralcio del costo dello svincolo sull'Autostrada A1 che, come sopra riportato, sarà realizzato dalla Autostrada del Brennero S.p.A.;

dell'inserimento del costo della tangenziale di Rubiera;

che il suddetto quadro economico include il costo della variante di Rubiera il cui progetto, come da prescrizione della Regione Emilia Romagna, non è incluso nel progetto in approvazione e sarà oggetto di approvazione separata;

che il quadro economico include, nelle somme a disposizione del concessionario tra le altre, la voce relativa alle «interferenze compreso spese tecniche e atti amministrativi» con un importo di 8,4 milioni di euro e la voce «ottemperanza prescrizioni conferenza di servizi», con un importo di 43 milioni di euro;

che l'incremento di costo rispetto al limite di spesa di cui alla delibera n. 20/2005 di approvazione del progetto preliminare è pari a 262 milioni di euro;

che in particolare si è verificato un aumento della voce «espropri» passata da 24,7 milioni di euro a oltre 100 milioni di euro;

che inoltre il quadro economico del progetto preliminare includeva tra le somme a disposizione anche l'IVA per 41,3 milioni di euro, mentre il quadro economico del progetto definitivo non include la voce IVA;

che la copertura finanziaria dell'intervento, con esclusione del costo relativo allo svincolo di interconnessione tra A22 e A1 e il nuovo collegamento Campogalliano - Sassuolo, è assicurata dal ricorso alla finanza di progetto ed è comprensiva del finanziamento a carico dello Stato, pari a 234,6 milioni di euro, oggetto di richiesta di finanziamento definitivo nella presente delibera;

che per il perfezionamento della quota statale della copertura finanziaria dell'opera il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'assegnazione definitiva dei contributi assegnati in via programmatica con la delibera n. 54/2008, contributi suscettibili di sviluppare, al tasso di interesse allora praticato dalla Cassa depositi e prestiti, un volume di investimento pari a 234,6 milioni di euro;

che è stato trasmesso lo schema di piano economico-finanziario di cui all'art. 4, commi 134 e 140, della legge n. 350/2003 dal quale risulta che l'opera presenta un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione;

che il piano economico finanziario predisposto da ANAS S.p.A. prevede:

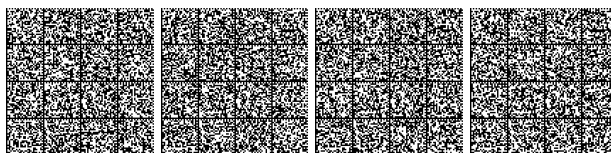
un periodo di concessione di 50 anni, di cui 4 necessari per la realizzazione e 46 per la gestione della stessa;

un costo di costruzione, al netto dell'IVA e di un ribasso d'asta ipotizzato del 15 per cento, pari a 460,7 milioni di euro;

un costo complessivo dell'investimento, comprensivo sia dell'importo riportato sul quadro economico al netto del predetto ribasso che degli oneri finanziari, pari a 516,0 milioni di euro, al netto di IVA;

la copertura finanziaria del fabbisogno complessivo mediante equity per 80 milioni di euro, un contributo pubblico in conto capitale al netto di I.V.A. pari a 234,6 milioni di euro, e un accensione di debito pari a 201,4;

che per quanto riguarda l'IVA è prevista un'ulteriore accensione di debito *ad hoc*;



che con nota 20 luglio 2010, n. 31451, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto nel quale:

si osserva che dall'esame del piano economico finanziario risulta assicurata una congrua redditività del capitale investito e il ripagamento dei finanziamenti contratti, subordinatamente alla assicurazione di una contribuzione pubblica pari a 234,6 milioni di euro;

si suggerisce di tenere conto nella copertura delle fonti del progetto anche del fabbisogno finanziario connesso alla dinamica dell'IVA sugli investimenti, il cui ammontare massimo dovrebbe essere approssimativamente pari a circa 92 milioni di euro;

si reputa opportuno verificare il volume di investimenti che i contributi assegnati programmaticamente con la delibera n. 54/2008 e confermati nell'odierna delibera sono capaci di sviluppare alla luce dei tassi di interesse correnti;

2. delle prescrizioni che il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ha formulato con la nota citata in premessa sullo schema di convenzione da porre a gara per l'affidamento della concessione al fine di escludere potenziali effetti negativi sulla finanza pubblica, e che sono riportate nell'allegato 4 alla presente delibera.

Delibera:

#### 1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del «Raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra l'Autostrada A22 e la S.S. 467 Pedemontana». L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 Il «limite di spesa» dell'opera di cui al punto 1.1 è pari a 598.001.557,72 euro, comprensivo del costo di 506.001.557,72 euro al netto di I.V.A. come sinteticamente esposto nella precedente presa d'atto, e quindi anche della quota relativa alla variante di Rubiera, e di un massimo di 92.000.000 di euro al fine di tenere conto nella copertura delle fonti del progetto anche del fabbisogno finanziario connesso alla dinamica dell'IVA sugli investimenti.

1.3 Le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cui resta subordinata l'approvazione del progetto e la raccomandazione sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

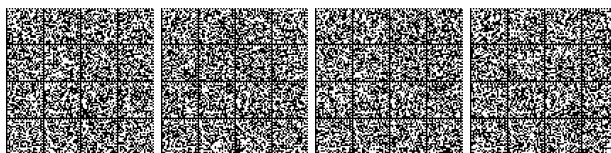
1.4 La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella seconda parte del medesimo allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

#### 2 Altre disposizioni

2.1 È disposta la progettazione, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti, della «variante di Rubiera», il cui costo stimato è pari a circa 16,227 milioni di euro. La relativa sezione del quadro economico di cui alla presa d'atto, nella quale è riportato l'importo dei lavori della suddetta «Variante di Rubiera», è pertanto da considerare riportata soltanto ai fini della individuazione del limite di spesa complessivo.

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà sottoporre al Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) lo schema di convenzione da porre a base di gara, modificato secondo le prescrizioni formulate dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, riportate nell'allegato 4 alla presente delibera.

2.3 L'efficacia della approvazione di cui al punto 1.1 resta subordinata alla stipula della convenzione tra ANAS S.p.A. e il concessionario per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento Campogalliano - Sassuolo.



2.4 L'efficacia della approvazione di cui al punto 1.2 è condizionata all'inserimento nel piano economico e finanziario da allegare alla convenzione unica concernente la concessione relativa alla Autostrada del Brennero, da sottoscrivere nel corso del 2010, dell'importo da finanziare a carico della Società concessionaria dell'Autostrada del Brennero.

2.5 L'importo relativo alle misure di compensazione e mitigazione, in misura non inferiore al 3 per cento dell'importo dei lavori, come da prescrizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si intende compreso nel limite di spesa di cui al punto 1.2.

2.6 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è tenuto a riferire, nell'ambito delle attività di cui al comma 4 dell'art. 169 del codice dei contratti, idonea informativa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) in ordine agli esiti della verifica, in sede di progettazione esecutiva, della possibilità di realizzazione di una galleria sottopassante il torrente Fossa, come richiesto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché alle relative ricadute economiche sul progetto.

### 3 Assegnazione finanziamenti

Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è disposta a favore del Soggetto aggiudicatore l'assegnazione definitiva del contributo massimo già assegnato programmaticamente con delibera n. 54/2008, suscettibile di sviluppare un volume di investimento di 234.600.000 euro.

### 4. Disposizioni finali

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera e fornirà assicurazioni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE in ordine alla completezza degli elaborati del progetto definitivo, con riferimento in particolare agli immobili di cui è prevista l'espropriazione.

4.2 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero

procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE. Resta fermo che - ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006 - la Commissione VIA procederà ad effettuare le verifiche di competenza.

4.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il Soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

4.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

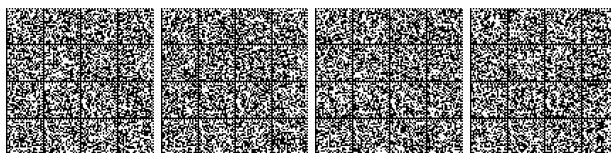
Roma, 22 luglio 2010

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario:* MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2011*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 12,  
Economia e finanze, foglio n. 230*



**Raccordo Autostradale Campogalliano - Sassuolo di  
collegamento tra la A 22 e la S.S. 467 Pedemontana**





## Prescrizioni

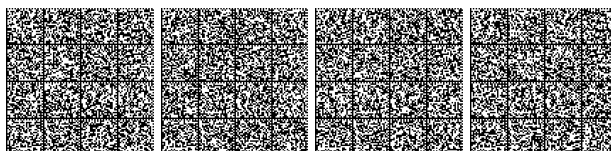
- 1) Integrare la descrizione dei materiali provenienti dalla demolizione delle opere esistenti, indicandone la tipologia e le quantità.
- 2) Completare la trattazione dei materiali provenienti da scavo, definendo un Piano di deposito temporaneo. Indicare, inoltre le modalità di conservazione della coltre vegetale.
- 3) Stralciare dal progetto l'intera area di servizio che si estende dalla progressiva 8+000 alla 9+000, sia la parte lato fiume Secchia che la parte lato S.P. n.15.
- 4) Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di tale attività in termini di:
  - percorsi impegnati ed eventuali alternative in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
  - tipo di mezzi;
  - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
  - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
  - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
- 5) Approfondire, dal chilometro 5+500 al chilometro 8+300 l'analisi relativa ai franchi tra il piano viario e la falda.
- 6) Fornire il riscontro di un accordo con il comune di Sassuolo in relazione alle attività di ripristino ambientale previste in corrispondenza del Parco del fiume Secchia.
- 7) Riportare nello studio sull'atmosfera i dati meteo alla base del calcolo previsionale, al fine di valutare la rispondenza dei risultati con le reali condizioni meteorologiche.
- 8) Integrare il progetto di monitoraggio ambientale, trattando tutte le componenti ambientali secondo le Linee guida predisposte dalla Commissione speciale VIA.
- 9) Fornire i necessari dettagli progettuali per lo spostamento dei pozzi acquedottistici interferiti.
- 10) In relazione alla prescrizione del progetto preliminare in cui si indicava un importo non inferiore al 3% dell'importo dei lavori da destinare alle misure di compensazione, specificare i singoli importi per tali misure, eliminando dalla descrizione gli importi relativi alle misure di mitigazione.
- 11) Realizzare la schermatura antirumore integrata con l'inserimento paesaggistico, completa del lato est dell'infrastruttura e dello svincolo per Rubiera, nel tratto indicativamente compreso tra i civici: strada nuova di Marzaglia n. 146 e strada Marzaglia n. 178/2, per uno sviluppo lineare complessivo di circa 1400 m.



- 12) Descrivere le misure atte a garantire la funzionalità, durante la fase di realizzazione dell' opera, del Percorso natura realizzato lungo il fiume Secchia da Modena a Sassuolo.
- 13) Specificare gli interventi di compensazione previsti per l'area Casse di espansione del fiume Secchia.
- 14) Fornire una relazione organica in cui riportare le proprie considerazioni relativamente alle raccomandazioni riportate nella Delibera CIPE n. 20/2005.
- 15) In considerazione della particolare densità del popolamento antico documentato nelle aree prossime al tracciato autostradale, con rinvenimenti databili dal neolitico all'età medievale, i lavori di modifica dell'assetto attuale del terreno dovranno essere realizzati sotto il controllo di ditte archeologiche con la direzione scientifica della Soprintendenza per i beni archeologici dell'Emilia Romagna – Bologna.
- 16) Dovrà essere comunicato, con congruo anticipo, alla Soprintendenza archeologica dell'Emilia Romagna - Bologna, la data di inizio dei lavori, al fine di poter controllare i medesimi in corso d'opera.
- 17) In considerazione di quanto emerso dalle ulteriori indagini archeologiche condotte lungo il tracciato del raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo, in particolare nell'area di attraversamento della via Emilia, nel tratto interessato dalla ricollocazione della linea FS tra Civitanova e Modena San Cataldo (progetto TAV Milano - Bologna, lotto 4 sito 3 lotto II), dove sono emersi i resti di strutture di età romana riferibili verosimilmente ad un complesso santuarioale che si sviluppa nell'area di pertinenza del progetto in esame, dovrà essere assicurata l'estensione dello scavo del complesso monumentale archeologico di cui sopra, che si configura dal punto di vista storico come uno dei più importanti rinvenimenti archeologici del modenese, e la sua contestuale valorizzazione delle strutture messe in luce.
- 18) Dovranno essere messe in atto tutte le necessarie accortezze ai fini della mitigazione delle opere, in particolare nell'Oasi naturalistica del Colombarone.
- 19) Il tratto di collegamento tra la tangenziale di Modena, lo svincolo con lo scalo ferroviario di Marzaglia (di imminente apertura) e la tangenziale di Rubiera, fino al ponte sul Secchia compreso, sia considerato prioritario, ferma restando la realizzazione complessiva dell'opera.
- 20) In fase di progettazione esecutiva l'interconnessione fra la A22/A1 e la bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo sia resa compatibile con il progetto in corso di redazione da parte della Società Autostrada del Brennero.
- 21) Nell'ambito del progetto esecutivo vengano rispettati i requisiti minimi richiesti dalle normative tecniche vigenti, con particolare riguardo al decreto ministeriale n. 6792 del 5 novembre 2001.
- 22) Dovrà essere completata l'integrazione alle prescrizioni di cui al parere della Autorità di bacino prot. n 5970/PU del 22.10.2003 così come riportate nella deliberazione del CIPE n. 20 del 18.3.2005.



- 23) Viste le condizioni di elevata criticità idraulica e morfologica del tratto a monte dello svincolo di Rubiera il PAI prevede che siano programmati, anche attraverso le previsioni del PIAE della Provincia di Modena, interventi di riconnessione dell'area golenale al corso d'acqua da attuarsi tramite abbassamento del piano campagna golenale, adeguamento dei muri spondali esistenti e rinaturazione delle aree stesse. Si prescrive pertanto che si prenda atto di tali previsioni e che fin da subito nello sviluppo della progettazione esecutiva si valuti la compatibilità dell'opera autostradale con tale assetto programmato.
- 24) Lo svincolo di Rubiera sia posto in condizioni di sicurezza rispetto ai fenomeni di esondazione e di infiltrazione, prevedendone le necessarie protezioni e, qualora sia ammessa la possibilità di interessamento del piano viabile dalle acque di esondazione, sia predisposto un adeguato sistema di monitoraggio con preventivo immediato blocco della circolazione.
- 25) Il viadotto "Rubiera" di attraversamento del fiume Secchia abbia un franco di 1 metro rispetto alle quote valutate per la piena di riferimento nello Studio di fattibilità, il cui valore massimo, nell'intorno della sezione di attraversamento in viadotto e di 54.3 m s.l.m..
- 26) Per il tratto a valle dello svincolo di Rubiera tutte le opere previste siano verificate, in conformità a quanto disposto, dal PAI e PIAE, anche in riferimento alle condizioni di sicurezza intrinseca rispetto ai fenomeni idraulici ed idrogeologici, con particolare riguardo:
- ai tratti in trincea collocati in aree di potenziale esondazione, con verifica della tenuta idraulica, al fine di predisporre adeguate protezioni dalle esondazioni medesime, e sistema di monitoraggio per la tempestiva interruzione della circolazione in caso di allagamenti;
  - alle sollecitazioni sulle pile e spalle dei viadotti di attraversamento del fiume Secchia e delle loro fondazioni, connesse al transito della piena di riferimento;
  - siano definiti tutti gli interventi necessari ad evitare l'aumento del grado di rischio nel tratto a valle dello svincolo di Rubiera, prevedendo o l'aumento di trasparenza delle opere in progetto al fine di eliminare l'incremento dei livelli di piena, o in alternativa la riduzione di vulnerabilità di tutti gli edifici e le infrastrutture interessate dagli aumentati livelli di piena, anche mediante adeguamento del sistema arginale esistente.
- 27) Il ponte sul fiume Secchia ricade in un tratto di alveo di competenza AIPO. L'opera di attraversamento risulta ubicata circa 600 m a valle del manufatto di laminazione delle piene a protezione della città di Modena. Considerato che eventuali profili di rigurgito generato dal restringimento della sezione di deflusso in corrispondenza del ponte in oggetto, potrebbero interferire con l'efficienza degli scarichi di fondo della diga, dovrà essere approfondito lo studio del fenomeno anche attraverso la realizzazione di un modello fisico. Riguardo quest'ultimo aspetto il soggetto aggiudicatore si raccorderà con l'AIPO.



- 28) Per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 m, venga osservato quanto disposto dal decreto ministeriale Lavori Pubblici 4 maggio 1990 (G.U. n. 24 del 29 gennaio 1991).
- 29) L'interferenza dell'opera, segnalata nel tratto Parma - Ravenna "DN6", nel Comune di Formigine (MO) al foglio 1 mappale 78, con l'oleodotto militare P.O.L. NATO e delle relative servitù prediali, sia adeguato agli standard P.O.L. vigenti, secondo le indicazioni che la società Anas S.p.a. dovrà richiedere direttamente al comando P.O.L. sito in via Cremonese n. 35 Parma, quale Ente consegnatario dell'impianto. Inoltre, la problematica in questione, definita sotto l'aspetto tecnico, dovrà essere regolata da apposito atto amministrativo a tutela degli interessi dell'Amministrazione Difesa.
- 30) In conformità alla normativa vigente, i lavori di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) dovranno essere realizzati in conformità con il Capitolato BCM del Ministero della Difesa ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione Militare.
- 31) Adeguare la progettazione statica alla normativa vigente.
- 32) Le quote stradali delle rampe che insistono sullo scatolare della via Emilia (SLD2) non possono superare il valore 44,90 m s.l.m.. Tale necessità deriva dal seguente vincolo progettuale: ricoprimento massimo sul sottovia suddetto pari a 2,0 m da estradosso soletta. In particolare, inoltre, la rampa più prossima all'imbocco, lato Modena, insiste all'interno dei muri ad U. Compatibilizzare l'interferenza, ad es. modificando la livelletta di progetto o il tracciato della rampa.
- 33) Per la progettazione esecutiva delle campate di scavalco della linea ferroviaria si faccia riferimento al "Manuale di progettazione ver. 06A - rev. A del 21/01/2006. in particolare occorrerà garantire che le solette delle campate di scavalco FS e di quelle adiacenti siano tali da contenere tutta la lunghezza di funzionamento "W" della barriera di sicurezza adottata, garantendo nel contempo la non interferenza con il parapetto di bordo.
- 34) Nel caso di deragliamento ferroviario può verificarsi il rischio di collisione tra i veicoli deragliati e le strutture adiacenti a ferrovia. Verificare pertanto la compatibilità del franco orizzontale tra asse binario ed ostacoli eventualmente presenti. A tal riguardo si veda la normativa FS vigente, in particolare l'istruzione FS-(ASA Servizi di Ingegneria) n. 44°- "Criteri generali e prescrizioni tecniche per la progettazione e il collaudo di cavalcavia e passerelle pedonali sovrastanti la sede ferroviaria".
- 35) Integrare la progettazione con la verifica delle pile, a sostegno delle campate di scavalco della linea ferroviaria, sottoposta alle azioni provenienti da un possibile deragliamento. A tal riguardo si veda la normativa FS vigente.
- 36) Sul Viadotto Ferrovia (VI03), in quanto sovrastante una linea elettrificata, si richiede di provvedere all'istallazione di una adeguata protezione costituita da

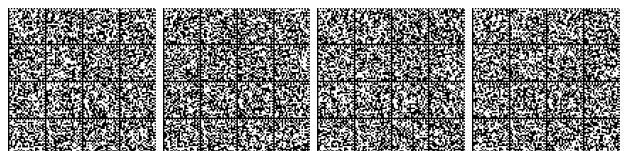


pannello cieco (H = 1 m) sormontato dalla necessaria rete di protezione per un'altezza totale pari ad almeno 2,60 m dal piano calpestio. Tale barriera dovrà svilupparsi da pila P6 a pila P10, sia su carreggiata nord che su carreggiata sud.

- 37) Per quanto riguarda la messa a terra delle campate metalliche sovrappassanti la sede ferroviaria, dovranno essere collegate al circuito di ritorno se la distanza tra la trave e le condutture (punto più alto della linea di contatto) è inferiore ad 1 m.
- 38) Sulle campate di scavalco della linea ferroviaria, si prevedano appoggi di tipo "acciaio/teflon", così come indicato da "Istruzione Tecnica n. 44 E per il calcolo, l'esecuzione, la posa in opera dei dispositivi di vincolo e dei coprigiunti negli impalcati ferroviari (RFI/INIC/PO 002A).
- 39) Regolamentare con apposita convenzione gli aspetti tecnici ed economici relativi alla risoluzione delle interferenze con SNAM RETE GAS.

### **Raccomandazione**

Verificare, nel corso della progettazione esecutiva, la possibilità tecnico/economica di realizzare una galleria sottopassante il torrente Fossa, nell'ottica di meglio mantenere la continuità dell'oasi del Colombarone.



**Parte 1^ - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE**

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nei seguenti elaborati:

Elaborati: 17.1.1 – 17.1.2 – 17.1.3

Planimetria con individuazione delle interferenze: tavole 1/3, 2/3, 3/3

**Parte 2^ - ESPROPRI**

La documentazione relativa agli espropri è contenuta nei seguenti elaborati progettuali:

Elaborati: da 18.1.1 a 18.1.12

Piano particellare di esproprio: tavole da 1/12 a 12/12



### **Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, ANAS S.p.a. e Società concessionaria**

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, della Società concessionaria, la quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;

- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che il soggetto aggiudicatore e la Società concessionaria - d'intesa tra loro - definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;



- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, “offerta di protezione”, ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l’obbligo di denuncia del fatto all’Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.





Con riferimento alle clausole dello schema di convenzione relativo al collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo, al fine di escludere potenziali effetti negativi per la finanza pubblica, si rappresenta la necessità di apportare le seguenti modifiche:

Art. 3 - Obblighi del concessionario

Al comma 2, si suggerisce l'inserimento delle clausole, presenti in altre convenzioni già approvate, che prevedano l'obbligo del concessionario, in caso di operazioni di carattere straordinario (fusioni, scissioni, acquisti, cessioni di rami d'azienda e simili), di prestare tutte le garanzie idonee ad "assicurare che il costo della provvista finanziaria occorrente per l'adempimento degli obblighi di convenzione non sarà superiore a quello precedentemente sostenuto, assumendo come elemento di giudizio anche le variazioni del *rating*".

Occorre altresì prevedere il divieto di cessione di azioni del concessionario al soggetto che subentra senza la preventiva autorizzazione del concedente.

Art. 5 — Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il concessionario uscente

Al comma 3 è necessario eliminare la previsione del termine di 120 giorni entro il quale ANAS deve indennizzare il concessionario e conseguentemente stralciare la previsione della corresponsione a carico del concedente, in caso di ritardato pagamento dell'indennizzo, di un interesse nella misura del tasso BCE maggiorato di un punto.

Al comma 5 è necessario eliminare la clausola che accolla al concedente l'indennizzo qualora il subentro del nuovo concessionario non avvenga entro 24 mesi dalla scadenza della concessione.

Art. 9 - Decadenza dalla concessione

Al comma 3. ultimo periodo, è necessario espungere la previsione della corresponsione a carico del concedente, in caso di ritardo nel pagamento



dell'indennizzo, di un interesse nella misura del tasso BCE maggiorato di un punto. Tale previsione contrasta con il comportamento inadempiente del concessionario. La modifica richiesta è necessaria al fine di escludere potenziali effetti negativi per la finanza pubblica. Conseguentemente, il comma 3 deve essere riformulato nei seguenti termini:

*"Il Concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi, di cui è titolare il Concessionario e relativi all'oggetto della presente Convenzione, in essere al momento del trasferimento della concessione, fermo restando il diritto di rivalsa del concedente nei confronti del concessionario. Il trasferimento è subordinato al pagamento da parte del Concedente al Concessionario decaduto di un importo corrispondente al costo degli investimenti effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, calcolato secondo la normativa applicabile ai singoli investimenti autorizzati dal concedente, certificati da una Società di revisione scelta di comune accordo ovvero, in caso di disaccordo dal concedente, salvo eventuali modifiche normative e regolamentari."*

Ari. 11 - Piano economico finanziario

Al comma 13 è necessario stralciare la previsione di un verbale sottoscritto da concedente e concessionario, approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto l'aggiornamento del piano economico finanziario costituisce una modifica della convenzione che deve avvenire secondo la procedura delineata dal decreto legge n. 262/2006.

Art. 15 - Canone per attività collaterale

Tale articolo va espunto in quanto, ai sensi del punto 3.13 della delibera CIPE 39/2007 i proventi derivanti dalle attività accessorie concorrono alla determinazione dell'equilibrio economico finanziario e sono destinati interamente al servizio di tale equilibrio. L'osservazione, peraltro, è stata confermata dal parere del NARS reso in merito alle convenzioni autostradali esaminate nella seduta del 6 novembre 2009.

