

3. Il servizio di Cassa economale dipende funzionalmente dall'Ufficio gare e contratti ed è soggetto al controllo di rendicontazione di cui all'art. 6 da parte dell'Ufficio politiche di bilancio.

Art. 10.

*Disposizioni finali ed entrata in vigore*

1. Il presente Regolamento entra in vigore il giorno successivo alla sua approvazione da parte del Consiglio.

2. Dall'entrata in vigore del Regolamento è abrogato l'art. 31 del Regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture.

Roma, 26 novembre 2014

*Il Presidente:* CANTONE

Depositato presso la Segreteria del Consiglio in data 11 dicembre 2014.

*Il Segretario:* ESPOSITO

14A09775

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 1° agosto 2014.

**Parere sullo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Milano Serravalle - Milano Tangenziale P.A.** (Delibera n. 25/2014).

### 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, sono 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 reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

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);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante "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.;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e visto, in particolare, l'art. 2, commi 82 e seguenti, e s.m.i.;

Visto il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 16 giugno 2008, n. 101;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e s.m.i., e visto in particolare l'art. 36 che, al comma 4, prevede che entro la data del 30 settembre 2012 l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali subentra ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data e che, a decorrere dalla medesima data, in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), il riferimento fatto ad ANAS S.p.A. quale ente concedente deve intendersi sostituito con il riferimento a detta Agenzia;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che prevede vengano sottoposti a questo Comitato gli atti aggiuntivi alle Convenzioni vigenti che prevedano modifiche al piano degli investimenti o ad altri aspetti di carattere regolatorio, previo parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera di questo Comitato 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* 138/1996);

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, che all'art. 11, comma 5, prevede che in caso di mancata adozione, entro il 30 settembre 2012, dello statuto e del relativo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri le attività e i compiti attribuiti alla citata Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che all'art. 36, comma 1, nel modificare l'art. 37 del citato decreto-legge n. 201/2011, convertito dalla legge n. 214/2011, conferma la competenza di questo Comitato, tra l'altro, in materia di atti convenzionali con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Visto il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, che all'art. 36 dispone che, per le infrastrutture strategiche, il controllo dei flussi finanziari di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006 sia attuato secondo le modalità e le procedure, anche informatiche, individuate dalla deliberazione 5 maggio 2011, n. 45 di questo Comitato (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011 ed errata corrige n. 281/2011) e dalle ulteriori direttive che questo Comitato procederà a emanare;



Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 aprile 1997, n. 125, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e relativo allo schema di piano economico-finanziario da adottare da parte delle Società concessionarie autostradali;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale - nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale del Ministero stesso - è stata Istituita la Struttura di vigilanza sulle Concessionarie autostradali (SVCA) con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2 dell'art. 36 del citato decreto-legge n. 98/2011, convertito dalla legge n. 111/2011, e s.m.i.;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include tra gli hub interportuali l'hub interportuale di Segrate (Centro intermodale di Segrate) e che all'allegato 2 reca la voce generica "Opere complementari al Centro intermodale di Segrate" e include, tra i corridoi autostradali e stradali della Regione Lombardia, altri interventi inclusi nell'oggetto della concessione rilasciata alla Società in oggetto;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* 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;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* 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 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* 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 d'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 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), ha confermato — nell'ambito degli "hub interportuali" — l'hub di Segrate e altresì confermato le "opere complementari del Centro intermodale (1° lotto, 2° stralcio);

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008 e s.m.i., con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27 (*Gazzetta Ufficiale* n. 120/2013), con la quale questo Comitato ha ap-

provato il documento tecnico recante modalità e criteri per l'aggiornamento del piano economico-finanziario tra due diversi periodi regolatori;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30 (*Gazzetta Ufficiale* n. 297/2013), con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato "Integrazione della delibera n. 39/2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale";

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 31 (*Gazzetta Ufficiale* n. 298/2013), con la quale questo Comitato si è espresso su atti aggiuntivi stipulati da ANAS S.p.A. con Società titolari di Convenzioni Uniche, tra cui l'atto stipulato il 7 marzo 2011 con la Società Milano Serravalle — Milano Tangenziali per disciplinare i requisiti di solidità patrimoniale, ed ha formulato alcune prescrizioni intese ad assicurare un progressivo adeguamento delle convenzioni vigenti alla normativa generale in tema di requisiti di solidità patrimoniale di cui alla richiamata delibera n. 30/2013;

Vista la delibera 8 agosto 2013, n. 60 (*Gazzetta Ufficiale* n. 60/2014), con la quale questo Comitato ha assegnato un contributo di 55 milioni di euro per la realizzazione della "Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza-Lotto 2 — Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno";

Vista la delibera 8 agosto 2013, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 11/2014), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo del 1° lotto — 2° stralcio dell'intervento di "viabilità di accesso al Centro intermodale di Segrate", qualificata esplicitamente infrastruttura strategica nella delibera n. 130/2006;

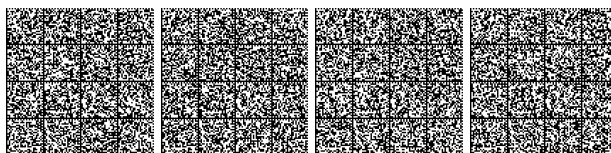
Vista la Convenzione Unica stipulata il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Milano Serravalle — Milano Tangenziale, approvata *ex lege* ai sensi del decreto-legge n. 59/2008, convertito dalla legge n. 101/2008;

Vista la nota 17 dicembre 2013, n. 43257, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione concernente l'aggiornamento del piano economico-finanziario e il testo dell'atto aggiuntivo alla citata Convenzione Unica;

Vista la nota 12 giugno 2014, n. 2574, con la quale il Segretario del NARS, con riferimento agli esiti della riunione istruttoria tenuta in pari data dal NARS, ha sollecitato l'invio di una stesura aggiornata dello schema convenzionale e del relativo piano economico-finanziario che facesse riferimento, per quanto concerne l'aggiornamento tariffario annuo, alla formula del price-cap prevista dalla Convenzione Unica ed ha chiesto chiarimenti sul piano degli investimenti;

Vista la nota 10 luglio 2014, n. 2985, con la quale il Segretario del NARS ha sollecitato riscontro alla nota di cui sopra;

Vista la nota 15 luglio 2014, n. 27675, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato, tra l'altro, versione aggiornata del citato atto aggiuntivo e del piano economico-finanziario unitamente ad una nota di chiarimenti sugli ulteriori profili che avevano formato oggetto di osservazioni nella suddetta riunione istruttoria;



Vista la nota 25 luglio 2014, n. 3220, con la quale il Segretario del NARS — in relazione alle risultanze della riunione NARS del 23 luglio 2014 - ha rilevato tra l'altro come la versione aggiornata di atto aggiuntivo recasse ulteriori modifiche, oltre a quelle riconosciute opportune nella citata riunione istruttoria del 12 giugno 2014, ha formulato richieste di carattere istruttorio al Ministero di settore e ha chiesto la trasmissione di alcuni allegati citati nello schema di atto e non trasmessi a corredo del medesimo;

Vista la nota 28 luglio 2014, n. 7200, con la quale la SVCA ha trasmesso gli allegati richiesti e fornito elementi sui punti trattati nella seduta NARS del 23 luglio 2014, trasmettendo anche un'ulteriore versione dello schema di atto aggiuntivo che differisce dalla precedente versione esclusivamente per il ripristino, tra gli allegati, del "Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali", citato nella stesura originaria;

Visto il parere n. 5 reso, nella seduta del 30 luglio 2014, dai NARS, che si è espresso favorevolmente in ordine allo schema di atto aggiuntivo e relativi allegati nella stesura da ultimo trasmessa, subordinatamente al recepimento di alcune prescrizioni e che ha altresì formulato alcune proposte di integrazione alla Convenzione Unica;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta, quale risulta dalla citata documentazione inviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal richiamato parere del NARS, e rilevato, in particolare, quanto segue:

- sotto l'aspetto della disciplina convenzionale:

- che con convenzione datata 21 dicembre 1972, n. 12764, è stata affidata alla Società "Milano Serravalle — Milano Tangenziali p.A.", allora denominata "Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso p.A.", la concessione di costruzione e gestione dell'autostrada Serravalle-Milano e delle tangenziali Est ed Ovest alla città di Milano;

- che la citata convenzione è stata poi sostituita dalla convenzione novativa stipulata il 7 dicembre 1999, e in data 16 giugno 2003 è stata stipulata convenzione aggiuntiva per disciplinare la realizzazione di parte delle opere di accessibilità al polo fieristico di Rho Pero;

- che è poi intervenuta la Convenzione Unica sopra richiamata;

- che nel 2012 è scaduto il primo periodo regolatorio delle Convenzioni Uniche sottoscritte nel 2007, tra cui quella stipulata dalla società "Milano Serravalle — Milano Tangenziali p.A.";

- che alla concessionaria è stato riconosciuto, a titolo di adeguamento tariffario annuo previsto in convenzione e con decorrenza 1° gennaio 2014, un incremento del 4,47 per cento con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nel quale si dà inoltre mandato al Ministero di settore di presentare a questo Comitato un atto aggiuntivo alla Convenzione Unica vigente, ove definire il nuovo piano economico-finanziario;

- che con lo schema di atto aggiuntivo all'esame, in attuazione della delibera n. 27/2013 e con riferimento anche all'art. 11 della Convenzione Unica, le parti procedono

all'aggiornamento quinquennale del piano economico-finanziario allegato alla Convenzione medesima, al fine di adeguare i valori previsionali presenti in detto piano e di introdurre variazioni al piano degli investimenti;

- che la Convenzione Unica indica, all'art. 2, l'oggetto della concessione, individuato nella progettazione, costruzione ed esercizio dei seguenti interventi:

a) interventi assentiti in concessione con la convenzione del 1999 e con la convenzione aggiuntiva del 2003 per un totale di 161,6 Km:

- A7 Milano — Serravalle

- A50 Tangenziale Ovest di Milano (compreso Polo fieristico)

- A51 Tangenziale Est di Milano

- A52 Tangenziale Nord di Milano

b) ulteriori opere - per complessivi 20,2 Km - realizzate ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 373, e del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito dalla legge 29 maggio 1989, n. 205:

- Tangenziale Ovest di Pavia

- Raccordo alla Dogana Compartimentale di Segrate - Variante di Lentate sul Severo SS 35

- Svincolo Collegamento SS 11 — SS 33 Molino Dorino

- che il medesimo art. 2 della Convenzione Unica affida inoltre al concessionario la progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine e della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane indicati puntualmente con riferimento alle infrastrutture di cui alla precedente lettera a) e dispone l'affidamento in concessione dei seguenti nuovi interventi:

- A7; interventi di difesa fluviale ponte fiume Po carreggiata Sud

- interventi ambientali e paesaggistici intera rete in concessione

- interventi di ammodernamento per migliorare gli standard di qualità settoriale

- realizzazione aree di sosta per mezzi pesanti

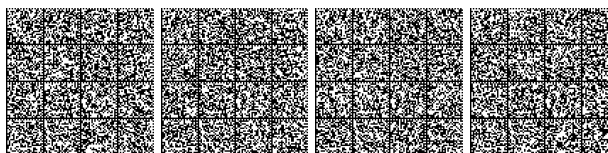
- miglioramento viabilità di adduzione svincolo di Cascina Gobba della Tangenziale Est di Milano

- interventi di riqualifica SP 46 Rho — Monza da Tangenziale Nord di Milano all'abitato di Baranzate;

- che lo schema di atto aggiuntivo, all'art. 2, stralcia dall'elenco delle opere di cui al citato art. 2 della Convenzione Unica la "realizzazione aree di sosta per mezzi pesanti", in relazione al parere contrario formulato dall'Ente Parco Sud di Milano territorialmente competente, e integra invece con due nuove opere l'elenco degli interventi di cui il concessionario deve assicurare la progettazione ed esecuzione con l'inserimento:

- del completamento della viabilità di accesso al Centro intermodale di Segrate, che rappresenta il 1° stralcio del 1° lotto dell'intervento, di cui questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del 2° stralcio con la citata delibera n. 6212013;

- del nuovo casello di Binasco — A7 e viabilità di accesso;



- che l'art. 3 dello schema di atto aggiuntivo pone inoltre a carico del concessionario l'obbligo di sviluppare la progettazione preliminare dell'intervento di "riqualifica interconnessione A4 — A51 della Tangenziale Est — quota parte a carico" e consente al concedente, una volta approvato il progetto preliminare, di chiedere al concessionario la progettazione definitiva e lo studio d'impatto ambientale e, al termine dell'*iter* autorizzativo e sulla base di un piano specifico redatto in conformità alle indicazioni della delibera n. 39/2007, di chiedere l'inserimento dell'opera tra gli impegni di investimento con stipula di apposito ulteriore atto aggiuntivo: nell'ipotesi che il concedente non si avvalga della facoltà di chiedere lo sviluppo della progettazione definitiva e del SIA o in caso di mancato accordo in ordine all'inserimento degli interventi nel piano degli investimenti, tutti i costi sostenuti, progettazione inclusa, non verranno remunerati ed il concessionario non potrà avanzare al riguardo alcuna pretesa;

- che la scadenza della concessione resta fissata al 31 ottobre 2028;

- che lo schema di atto, nella versione all'esame, reintroduce la formula del price-cap per la quantificazione degli aggiornamenti tariffari annui;

- che lo schema di atto aggiuntivo reca anche modifiche ad alcuni articoli della Convenzione Unica, modifiche che il NARS pur sottolineando che la Convenzione stessa è stata approvata per legge e non appare quindi suscettibile di variazioni a danno di una delle parti contrattuali — ha considerato non esaustive, proponendo quindi l'aggiornamento di clausole da considerare superate;

- che con l'atto in questione le parti procedono all'annullamento dell'atto aggiuntivo sottoscritto il 7 marzo 2011, oggetto della citata delibera n. 31/2013 — sostituendolo con l'allegato N, denominato "Requisiti di solidità patrimoniale", redatto sulla base delle prescrizioni dettate da questo Comitato con la suddetta delibera — e adottano altresì il "Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali";

- sotto l'aspetto finanziario:

- che il piano economico-finanziario allegato allo schema di atto aggiuntivo prevede il completamento di interventi risalenti alla convenzione del 1999 e relativa convenzione aggiuntiva del 2003, di interventi inclusi nella Convenzione Unica e delle "nuove opere" sopra citate;

- che in particolare il valore complessivo degli investimenti da realizzare nel periodo 2013-2019 ammonta a circa 781 milioni di euro, di cui

- circa 57 milioni di euro relativi ad investimenti previsti nella convenzione del 1999;

- circa 650 milioni di euro per lotti previsti nella Convenzione Unica;

- circa 74 milioni di euro per i nuovi investimenti;

- che gli investimenti previsti nella convenzione 1999 non sono presi in considerazione per il calcolo del parametro K della formula tariffaria, mentre quelli inclusi nel piano economico-finanziario allegato alla Convenzione Unica vengono remunerati con il parametro in questione;

- che il suddetto piano economico-finanziario prevede, a parziale copertura degli investimenti da realizzare nel periodo residuo della concessione, contributi in conto capitale pari a 101,561 milioni di euro, così suddivisi:

1. 31,997 milioni di euro, quale quota residua del contributo previsto dalla Convenzione stipulata il 22 dicembre 2004 tra la Regione Lombardia, il Comune di Milano e la Società per il potenziamento dello svincolo di Lambrate e della viabilità al servizio del centro intermodale di Segrate;

2. 14,564 milioni di euro, quale quota residuo del contributo assegnato da questo Comitato con delibera n. 22 del 27 giugno 2003 per le opere di accessibilità al polo fieristico Rho Pero e menzionato nella Convenzione Unica;

3. 55 milioni di euro quale contributo assegnato da questo Comitato con la citata delibera 8 agosto 2013, n. 60, per la realizzazione della "Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza — Lotto 2: Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saranno", di cui all'art. 2.2 della Convenzione Unica, contributo citato all'art. 4 dello schema di atto aggiuntivo;

- che nel piano il parametro X, per le annualità 2013 e 2014, è pari allo 0,47 per cento (in riduzione della tariffa), mentre per le annualità 2015 — 2017 è uguale a zero;

- che il tasso di congrua remunerazione del capitale, determinato secondo i criteri del "costo medio ponderato del capitale" (WACC) conformemente a quanto stabilito dalla delibera n. 27/2013, è pari a 9,22;

- che la struttura finanziaria attuale (D:E) della concessionaria è pari a 43:57;

- che alla scadenza del periodo concessorio non è previsto alcun "valore di subentro";

Ritenuto di includere, tra gli obblighi del concessionario, quello di assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

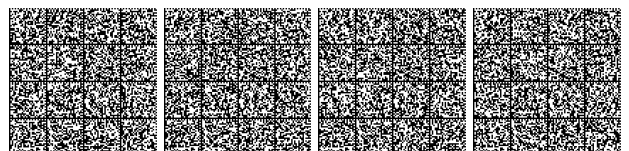
Vista la nota 1° agosto 2014, n. 3227-P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio di ministri — DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. E formulato parere favorevole in ordine allo schema di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica stipulata tra ANAS S.p.A. e la Società "Milano Serravalle — Milano Tangenziali" p.A. in data 7 novembre 2007, nella stesura trasmessa con nota 28 luglio 2014, n. 7200, e in ordine



ai relativi atti allegati, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi a quanto deliberato al precedente punto in ordine alla approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica.

3. Il predetto Ministero provvederà a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione del menzionato atto aggiuntivo, che la stesura sulla quale questo Comitato si è espresso venga adeguata in modo da recepire tutte le prescrizioni formulate nell'allegato alla presente delibera.

5. Il medesimo Ministero provvederà altresì 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.

6. 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, 1° agosto 2014

*Il Presidente:* RENZI

*Il segretario:* LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 1° dicembre 2014

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze reg.ne prev. n. 3664

Allegato alla Delibera n. 25/2014

#### PRESCRIZIONI

A) Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Società "Milano Serravalle — Milano Tangenziali p.A."

- deve essere modificata la parte finale dell'art. 8, inserendo, dopo le parole "vigente Convenzione", la precisazione "con eccezione della lettera W";

- deve essere modificato l'art. 10, ripristinando, per quanto concerne i termini per le verifiche del concedente e per l'accoglimento della proposta del concedente stesso, l'originaria formulazione dell'art. 18.1 e 18.2 della Convenzione Unica e ripristinando gli artt. 18.4 e 18.5 della Convenzione stessa, nonché ricordando questi ultimi con le clausole dell'art. 18-bis: inoltre, posto che il concedente è ora struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dovrebbe essere specificata la diversa struttura organizzativa di detto Ministero cui il concedente formula la propria proposta di aggiornamento annuale delle tariffe;

- deve essere modificato l'art. 11 dell'atto aggiuntivo, in modo che il comma 1 dell'art. 31 della Convenzione Unica, relativo alla "Carta dei servizi", venga sostituito come segue:

"Il concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione della Carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 12 maggio 1995 e della legge 14 novembre 1995, n. 481 e delle istruzioni operative per l'adozione della carta dei servizi nel sistema autostradale in concessione e s.m.i. emanate da ANAS S.p.A. ai sensi della Direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102.

Il concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengono adottati in attuazione dell'art. 8 ("Contenuto delle carte di servizio") del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, di natura anche risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura.;"

B) Convenzione Unica

B1) L'atto aggiuntivo deve essere integrato con ulteriori modifiche alla Convenzione Unica ed in particolare:

- l'art. 3, comma 2, lett. E) deve essere integrato facendo riferimento anche a provvedimenti di "altri organismi di regolazione competenti in materia";

- gli artt. 3.2 lett. V) e 6 fanno riferimento, per quanto concerne le garanzie, al regolamento attuativo di cui al D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554: per il rilascio di eventuali garanzie connesse all'assentimento degli ulteriori investimenti di cui all'atto aggiuntivo potrebbe risultare opportuno citare espressamente il nuovo regolamento attuativo (D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207 e s.m.i.);

- il citato art. 3, relativo agli obblighi del concessionario, deve essere completato con l'inserimento di una clausola che impegni la Società ad assicurare flussi costanti di informazione al CIPE con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999;

- deve essere aggiornato l'art. 10 sulle composizioni azionarie e sulle partecipazioni del concessionario, se sono intervenute nel frattempo variazioni;

- dovrebbe essere modificato l'art. 18-bis.7, che — nel caso vengano concordati tra le parti nuovi investimenti — prevede la stipula di una Convenzione Unica con una procedura che già non è stata seguita nella presente occasione.

B2) Il concedente inoltre procederà ad integrare l'atto aggiuntivo con le seguenti modifiche alla Convenzione Unica, qualora accerti la disponibilità del concessionario a convenire sulle modifiche stesse

- stralciare l'art. 5.2, che, pur in assenza di "valore di subentro", disciplina la corresponsione di indennizzi al concessionario per opere assentite successivamente in concessione e non completamente ammortizzate alla scadenza del periodo concessorio, modificando, conseguentemente l'art. 5.4 e l'art. 11.6;

- inserire nell'atto convenzionale, in relazione al disposto dell'art. 143, comma 8, del Codice Appalti e al fine di concorrere ad offrire una definizione univoca del concetto di "cause di forza maggiore" che legittimano la revisione del piano economico-finanziario ex art. 11.2 della Convenzione Unica, la definizione di equilibrio economico — finanziario sulla base della formulazione proposta dal NARS nel parere n. 7 del 6 novembre 2013, relativo al collegamento Orte-Mestre, e che qui di seguito si riporta.

"L'equilibrio del piano economico-finanziario si ha allorché si ha la contemporanea presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica o redditività) ed equilibrio finanziario (sostenibilità finanziaria o bancabilità) dove:

- per convenienza economica si intende la capacità del progetto di creare valore nell'arco di durata della concessione e di generare un livello di redditività per il capitale investito adeguato rispetto alle aspettative dell'investitore privato;

- per sostenibilità finanziaria si intende la capacità del progetto di generare flussi di cassa sufficienti a garantire il rimborso dei finanziamenti attivati".

C) L'allegato B deve essere integrato specificando le motivazioni dei valori attribuiti al parametro X della formula tariffaria.

D) La relazione al piano economico finanziario (pag. 7) deve essere integrata in modo da chiarire che il parametro di aggiornamento tariffario K, definito in via previsionale nel foglio "calcolo K", è determinato, in conformità a quanto disposto nella delibera CIPE n. 27/2013, annualmente ai fini del calcolo degli incrementi tariffari considerando esclusivamente i flussi di cassa connessi ai costi consuntivati e ritenuti ammissibili dal Concedente all'esito della procedura istruttoria di verifica degli investimenti realizzati nell'esercizio precedente.

14A09766

