

2) Allegato relativo ai «Requisiti di solidità patrimoniale»: mantenere nel computo del valore del «Debito finanziario netto» (DN) di fine esercizio: «le forme di finanziamento non bancarie erogate da enti terzi o società a condizioni diverse».

3) Allegato relativo al cronoprogramma: adeguare il cronoprogramma prevedendo per l'approvazione della variante al progetto definitivo relativa all'interconnessione A35-A4 da parte del CIPE una data congrua rispetto all'*iter* procedurale di cui trattasi, mantenendo ferma, in ogni caso, la data di entrata in esercizio dell'interconnessione di cui sopra, prevista al 31 gennaio 2017.

#### 4) Ulteriori modifiche alla convenzione unica:

a) l'atto aggiuntivo dovrà tenere conto dell'esigenza di definire l'equilibrio economico finanziario ai sensi dell'art. 143 del Codice dei contratti pubblici;

b) sostituire l'art. 32 («Carta dei servizi») della convenzione unica con:

«32.1. 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 successive modificazioni ed integrazioni emanate da «ANAS S.p.a.» ai sensi della direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102».

32.2. Il concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano 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, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura».

#### RACCOMANDAZIONI.

1) Si raccomanda che i maggiori ricavi, registrati a consuntivo in ciascun periodo regolatore per effetto di livelli di traffico superiori a quelli previsti nel piano economico finanziario vigente, siano destinati in sede di aggiornamento quinquennale al miglioramento delle condizioni economiche del piano stesso e, prioritariamente, alla riduzione del valore di subentro.

2) Si raccomanda che eventuali rischi connessi a nuovi finanziamenti relativi al debito, anche con riferimento alla durata degli stessi, in linea con una equilibrata allocazione dei rischi tra le parti del rapporto di concessione continuino a permanere in capo al concessionario.

**16A00559**

DELIBERA 6 agosto 2015.

**Schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali P.A. (Delibera n. 64/2015).**

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanaione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali che disciplinano le convenzioni autostradali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle Autorità di settore;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

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;

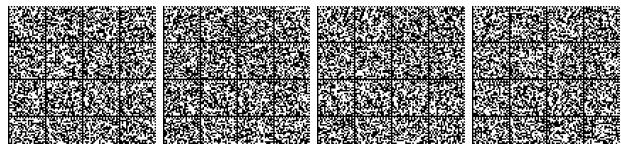
Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

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 s.m.i., e visto in particolare l'art. 2, che: *i*) al comma 82 prevede che tutte le clausole delle convenzioni autostradali siano inserite in una convenzione unica; *ii*) al comma 83 individua le condizioni che le clausole della convenzione unica debbano assicurare; *iii*) al comma 84 prevede che gli schemi di convenzione unica, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. n. 138/1996), siano sottoposti all'esame di questo Comitato; *iv*) al comma 85 elenca gli obblighi delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, che all'art. 8-*duodecies*, comma 2, prevede che sono approvati tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS S.p.a. già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data del 31 luglio 2010, a condizione che i suddetti schemi recepiscono le prescrizioni di questo Comitato, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati;

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, all'art. 43, comma 1, prevede che 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 8 maggio 1996, n. 81 (G.U. 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 delibera 5 maggio 2011, n. 45 (G.U. n. 234/2011 ed errata corrigente 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 (PEF) da adottare da parte delle Società concessionarie autostradali;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (G.U. n. 26/1999 S.O.) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

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;

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 all'art. 36, comma 2, del citato decreto-legge n. 98/2011;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135», che, non contemplando più la suddetta SVCA, all'art. 5 riporta, fra le Direzioni generali del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici:

la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con il compito, tra l'altro, di svolgere le funzioni di concedente della rete stradale e di concedente della rete autostradale in concessione, anche avvalendosi delle società miste regionali;

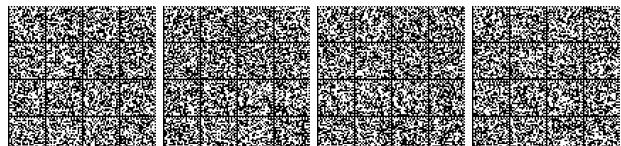
la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali con compiti, tra l'altro, di approvazione dei progetti delle opere in concessione, di vigilanza e controllo sull'esecuzione dei lavori e di controllo di gestione;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. 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 l'hub interportuale di Segrate (Centro intermodale di Segrate) e che all'allegato 2 reca la voce «Opere complementari al Centro intermodale di Segrate» e include, tra i corridoi stradali e autostradali della Regione Lombardia, altri interventi compresi nella concessione rilasciata alla Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali p.A.;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrigente 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 (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 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 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 (G.U. 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 (G.U. n. 207/2005), all'allegato 2 ha confermato, fra gli «Hub interportuali», l'intervento «Hub interportuale di Segrate - opere complementari del centro intermodale (1° lotto, 2° stralcio)»;

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

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27 (G.U. n. 120/2013), con la quale questo Comitato ha approvato 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 (G.U. 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 (G.U. 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 (G.U. 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 (G.U. 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 Tangenziali, approvata *ex lege* ai sensi del decreto-legge n. 59/2008;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 25 (G.U. n. 296/2014) con la quale questo Comitato ha formulato parere positivo, con prescrizioni, in ordine allo schema di Atto aggiuntivo alla suddetta Convenzione Unica;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (G.U. n. 1/2015 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001 e s.m.i., in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'11° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2014, che include, nella Tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche, l'infrastruttura «Hub Interportuali - Segrate» e altri interventi compresi nella concessione rilasciata alla Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali p.A.;

Vista la delibera 28 gennaio 2015, n. 15 (G.U. n. 155/2015), con la quale questo Comitato, in attuazione del sopra citato decreto-legge n. 90/2014, art. 36, comma 3, ha aggiornato le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera n. 45/2011;

Vista la nota 20 luglio 2015, n. 5261, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'«Aggiornamento del PEF della società Milano Serravalle - Milano Tangenziali p.A.»;

Vista la nota 21 luglio 2015, n. 5312, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione concernente l'aggiornamento del PEF e il testo dell'atto aggiuntivo alla citata Convenzione unica;

Vista la nota 28 luglio 2015, n. 3358, con la quale il NARS, con riferimento agli esiti della riunione tenutasi in pari data, ha richiesto chiarimenti ai fini del completamento dell'istruttoria;

Vista la nota 29 luglio 2015, n. 5631, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato la relazione della competente Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali contenente i chiarimenti richiesti;

Considerato che il NARS, in data 6 agosto 2015, ha emesso il parere n. 5/2015 concernente «Schema di atto aggiuntivo alla Convenzione unica sottoscritta il 7 novembre 2007 tra ANAS S.p.A. e la società Milano Serravalle - Milano Tangenziali p.A.», pronunciandosi favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del richiamato parere del NARS, e in particolare:

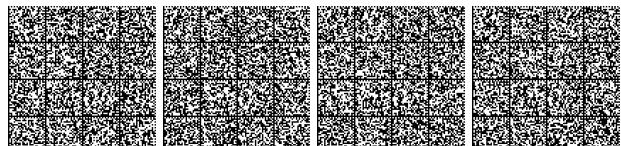
*sotto l'aspetto della disciplina convenzionale:*

che, con convenzione 21 dicembre 1972, n. 12764, è stata affidata all'allora «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 e che la convenzione, integrata e modificata negli anni 1986 e 1990, è stata poi sostituita dalla convenzione novativa stipulata il 7 dicembre 1999, approvata con decreto interministeriale del 21 dicembre 1999;

che in data 16 giugno 2003 è stata stipulata una convenzione aggiuntiva per disciplinare la realizzazione di alcune opere di accessibilità al polo fieristico di Rho-Pero;

che, a seguito del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., l'ANAS S.p.A. ha sottoscritto con la concessionaria la Convenzione unica, in data 7 novembre 2007;

che tale atto, inviato a questo Comitato per la valutazione di compatibilità con le direttive di regolazione del settore autostradale di cui alla delibera 15 giugno 2007, n. 39, è stato oggetto di esame da parte del NARS, che, rilevando la coesistenza di nuovi investimenti e di investimenti già inclusi nel PEF vigente al 3 ottobre 2006, per i quali non era stato richiesto il riequilibrio, ha ritenuto che la convenzione dovesse essere ritenuta soggetta ad un duplice regime regolatorio, prevedendosi l'assoggettabilità alla delibera n. 39/2007 solo per la parte relativa ai nuovi investimenti;



che, a seguito del citato decreto-legge n. 59/2008, la suddetta Convenzione unica è risultata approvata *ex lege*;

che nell'anno 2012 è scaduto il 1° periodo regolatorio delle convenzioni uniche sottoscritte nel 2007 e che con la citata delibera n. 27/2013, previo parere del NARS, è stato approvato il documento tecnico recante modalità e criteri per l'aggiornamento del PEF tra due diversi periodi di regolatori;

che la Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., la cui convenzione ricade nella fattispecie prevista dalla suddetta delibera, ha fruito, a titolo di adeguamento tariffario annuo e con decorrenza 1° gennaio 2014, di un incremento provvisorio del 4,47 per cento, determinato con decreto emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

che il suddetto decreto dava mandato al Ministero di settore di inoltrare a questo Comitato, entro il 28 febbraio 2014, l'atto aggiuntivo alla convenzione stessa con cui recepire il PEF per il periodo regolatorio 2013-2017, che doveva prevedere anche il recupero del differenziale tra l'incremento tariffario provvisorio di cui sopra e quello che sarebbe risultato necessario ad assicurare l'equilibrio del PEF;

che il 17 dicembre 2013 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'aggiornamento del PEF 2013-2017 e il relativo atto aggiuntivo alla Convenzione unica 7 novembre 2007 tra l'ANAS S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. e che l'argomento, oggetto di una complessa istruttoria che ha comportato, tra l'altro, la richiesta di una stesura revisionata di atto aggiuntivo e dei relativi allegati, è stato oggetto di parere favorevole, con prescrizioni, da parte di questo Comitato con la citata delibera n. 25/2014, adottata previa acquisizione del parere del NARS;

che, in attuazione della direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 29 dicembre 2014, n. 570, è stato sottoscritto, in data 30 dicembre 2014, un apposito protocollo d'intesa tra il Ministero di settore e il concessionario con il quale è stato previsto:

«in via provvisoria, un contenimento dell'incremento tariffario per l'anno 2015 e l'esigenza di prevedere altresì incrementi tariffari futuri contenuti nella misura massima dell'1,5 per cento, ai fini della tutela dell'interesse pubblico» e «per agevolare il superamento dell'attuale congiuntura economica finanziaria»;

il rinvio «al successivo periodo regolatorio 2018-2022 della ripresa del meccanismo di adeguamento tariffario» previsto dalla citata delibera n. 25/2014;

«il recupero, secondo i contenuti del protocollo d'intesa, del credito delle poste figurative generate dal diverso incremento tariffario adottato rispetto a quello di spettanza»;

che il successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 dicembre 2014, n. 591, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ha riconosciuto alla Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali p.A., a titolo di adeguamento annuale per l'anno 2015, un incremento tariffario limitato all'1,50 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 2015;

che, a seguito dell'adozione del predetto decreto interministeriale, l'*iter* di aggiornamento quinquennale del PEF di cui alla delibera n. 25/2014 non ha avuto ulteriore seguito, non essendo intervenuta l'approvazione dell'atto aggiuntivo con l'apposito decreto interministeriale;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il 6 marzo 2015, ha richiesto alla Società di predisporre una versione aggiornata di PEF che «preveda un piano di investimenti compatibile con la scadenza [omissis] e che presenti un adeguamento tariffario contenuto nell'1,5 per cento»;

che il concessionario ha quindi presentato, il 15 aprile 2015, un nuovo schema di atto aggiuntivo e nuovi allegati tra cui il PEF, prevedendo un incremento tariffario del 1,5 per cento dal 2015 al termine del periodo regolatorio (2017) e, tenuto conto di tale presupposto, una rimodulazione degli investimenti, rinviando, come esplicitato nelle premesse dell'atto aggiuntivo, gli interventi non prioritari al successivo periodo regolatorio;

che il NARS, nella riunione del 6 agosto u.s., ha esaminato il sopracitato atto aggiuntivo e relativi allegati alla luce delle prescrizioni formulate da questo Comitato con la richiamata delibera n. 25/2014 e della coerenza delle modifiche introdotte con la disciplina e la prassi regolatoria;

che restano confermate la scadenza della concessione al 31 ottobre 2028 e l'assenza di valore di subentro, nonché il tasso di congrua remunerazione del capitale investito (WACC);

che il programma degli investimenti nell'intero arco concessorio (art. 2 della convenzione unica) prevede:

la progettazione, costruzione ed esercizio dei seguenti interventi:

a) interventi di cui alla convenzione 1999 e all'Atto aggiuntivo 2003 (Km 161,6):

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 Km 20,2 (legge 23 agosto 1988, n. 373, e 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 Seveso - SS 35,

Svincolo Collegamento SS 11 - SS 33 Molino Dorino,

c) nuovi interventi:

A7 - difesa fluviale ponte fiume Po carreggiata Sud,

ambientali e paesaggistici intera rete in concessione,

ammodernamento per migliorare gli standard di qualità settoriale,

realizzazione aree di sosta per mezzi pesanti,



miglioramento viabilità di adduzione svincolo di Cascina Gobba (TEM),

riqualifica SP 46 Rho - Monza da Tangenziale Nord di Milano a Baranzate;

la progettazione ed esecuzione degli interventi di adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine a servizio delle grandi aree metropolitane indicati puntualmente con riferimento alle infrastrutture di cui alla lettera *a*);

che l'atto aggiuntivo in esame prevede lo stralcio della «realizzazione delle aree di sosta per mezzi pesanti» e l'inserimento di altri 2 interventi:

completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate;

nuovo casello di Binasco - A7 e viabilità di accesso;

che l'art. 3 dell'Atto aggiuntivo pone a carico del concessionario la progettazione preliminare della «riqualifica interconnessione A4 - A51 della Tangenziale Est - quota parte a carico» e consente al concedente di chiedere al concessionario l'elaborazione degli ulteriori livelli progettuali e l'inserimento dell'opera tra gli impegni di investimento, stabilendo che, nel caso in cui il concedente non si avvalga delle predette facoltà, tutti i costi sostenuti non verranno remunerati ed il concessionario non potrà avanzare al riguardo alcuna pretesa;

che l'Atto aggiuntivo, in gran parte recependo le prescrizioni dettate con la citata delibera n. 25/2014, reca ulteriori modifiche alla Convenzione unica tra cui, in particolare:

all'articolo 4 il Concessionario si impegna ad assicurare flussi costanti di informazione a questo Comitato con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della citata legge n. 144/1999;

all'art. 9 inserisce la definizione di equilibrio del PEF di cui al parere NARS n. 7 del 6 novembre 2013;

all'art. 13 modifica le procedure per l'aggiornamento annuale delle tariffe;

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

#### *sotto l'aspetto finanziario*

che il PEF e il Piano Finanziario Regolatorio (PFR) in esame mantengono la maggior parte delle ipotesi previste nella versione di cui alla delibera n. 25/2014 e che le principali differenze derivano dalla diversa modulazione tariffaria per il contenimento all'1,5 per cento dei relativi incrementi nel triennio 2015-2017 e dalla rivisitazione del piano degli investimenti;

che il valore degli investimenti previsti dal PEF ammonta a circa 443 milioni di euro rispetto ai 781 milioni di euro previsti nel PEF/PFR di cui alla delibera n. 25/2014, con una riduzione di circa 338 milioni di euro, riguardante principalmente gli interventi di natura ambientale e paesaggistica, gli interventi di ammodernamento per

migliorare gli standard di qualità settoriale e il miglioramento della viabilità di adduzione dello svincolo Cascina Gobba;

che il PEF in esame prevede, a parziale copertura degli investimenti da realizzare, contributi in conto capitale pari a 101,561 milioni di euro così suddivisi:

31.997 milioni di euro previsti dalla convenzione 22 dicembre 2004 tra Regione Lombardia, Comune di Milano e concessionario per il potenziamento dello svincolo di Lambrate e la viabilità al servizio del centro intermodale di Segrate;

14.564 milioni di euro, di cui alla delibera n. 22/2003, per l'intervento «accessibilità stradale Fiera di Milano» - collegamento della SP 46 «Rho-Pero» e della SS33 «del Sempione»;

55 milioni di euro di cui alla delibera n. 60/2013 per la «Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - Lotto 2: "Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno"»;

Ritenuto che il differimento dell'attuazione di alcuni interventi rischia di non essere coerente con la strategicità programmatica attribuita agli stessi da questo Comitato e che, in particolare, il differimento del completamento della viabilità di accesso al Centro intermodale di Segrate è suscettibile di incidere sulla migliore fruibilità del collegamento Brescia Bergamo Milano (Brebemi) e sulla attivazione di ingenti investimenti privati e che anche il differimento del completamento della riqualificazione della SP46 da Tangenziale Nord di Milano all'abitato di Baranzate potrebbe interferire con l'interesse pubblico alla celere realizzazione dell'intero itinerario Rho - Monza, che rappresenta un elemento fondamentale della maglia viaria del nord di Milano;

Ritenuto necessario anticipare il completamento dei suddetti interventi, anche tenuto conto dell'incremento degli indicatori di redditività di cui al nuovo PEF all'esame;

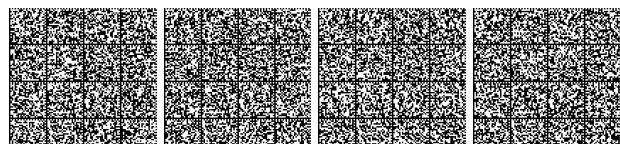
Considerato che è coerente con gli obiettivi a lungo termine dello Stato connessi con la concessione alla Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali p.A. la realizzazione di tutti gli interventi inclusi nella Convenzione unica e nei relativi atti aggiuntivi, sui quali questo Comitato si è già precedentemente espresso;

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 6 agosto 2015, n. 3561, 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 e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;



## Delibera:

1. È 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, trasmesso con nota 21 luglio 2015, n. 5312, e in ordine ai relativi atti allegati, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni riportate nel seguito e nell'Allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

2. Il completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate e la riqualifica della SP46 da Tangenziale Nord di Milano all'abitato di Baranzate dovranno essere anticipati così come previsto dal cronoprogramma del PEF/PFR di cui alla delibera n. 25/2014.

3. Le parti devono formalizzare esplicitamente, nell'atto aggiuntivo di cui al punto 1, l'impegno a riprogrammare, al massimo nel successivo periodo regolatorio e con le modalità previste dalla vigente Convenzione, gli investimenti inclusi nel PEF oggetto della citata delibera n. 25/2014 e non considerati nel PEF/PFR allegato all'atto aggiuntivo all'esame.

4. 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 e le raccomandazioni formulate.

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

6. 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.

7. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, in attuazione di quanto indicato tra gli obblighi del concessionario all'art. 4 dell'atto aggiuntivo e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, la società concessionaria «Milano Serravalle - Milano Tangenziali» p.A. dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di Monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

8. Dalla data di efficacia della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari per gli interventi del piano degli investimenti inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

9. 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, 6 agosto 2015

*Il Presidente: RENZI*

*Il segretario: LOTTI*

*Registrato alla Corte dei conti l'11 gennaio 2016  
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze reg.ne prev. n. 20*

ALLEGATO

## PRESCRIZIONI

In generale:

- 1) le parti devono ripristinare l'ordinario meccanismo di adeguamento tariffario a partire dal successivo periodo regolatorio;
- 2) le Amministrazioni interessate sono tenute alla verifica della piena realizzazione da parte del concessionario di tutti gli investimenti secondo le scadenze indicate nel cronoprogramma (allegato M all'Atto aggiuntivo), con facoltà, in caso di non rispetto del cronoprogramma medesimo, di non procedere al riconoscimento dell'incremento tariffario accordato.

Per quanto riguarda il contenuto dello schema di Atto aggiuntivo:

- 3) deve essere sostituito al punto 2.3 lettera *B*) il riferimento erroneo alla delibera CIPE n. 321/1996 con il richiamo alla delibera n. 319/1996;

- 4) deve essere inserito all'art. 3: «Il concessionario dovrà obbligarsi ad assicurare flussi costanti di informazioni anche al Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi del decreto legislativo n. 229/2011»;

- 5) deve essere modificato l'art. 5 per quanto attiene allo stralcio dell'art. 5.4. della Convenzione unica, nel senso che la clausola che disciplina l'ipotesi di mancato subentro del nuovo concessionario entro 24 mesi dalla scadenza della concessione deve essere ripristinata, ma senza alcun riferimento al pagamento di indennizzi;

- 6) deve essere modificato l'art. 9.2, che sostituisce l'art. 11.4 della Convenzione unica, prevedendo che in sede di aggiornamento/revisione del PEF non si tenga conto di eventuali scostamenti al rialzo o in diminuzione, rispetto alle stime del piano stesso, nei ribassi di gara conseguiti in fase di affidamento a terzi, ma si tenga conto invece esclusivamente dei maggiori ribassi;

- 7) deve essere riformulato l'art. 13 concernente il procedimento di adeguamento tariffario annuo in modo da riferire le verifiche e l'approvazione del concedente anche alla determinazione del parametro K e da prevedere che la proposta di adeguamento annuo avanzata dal concessionario sia corredata da tutti gli elementi considerati ai fini del calcolo della variazione tariffaria.

## RACCOMANDAZIONI

- 1) Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di invitare il concessionario ad eliminare le discrasie tra i dati riportati nel PEF e quelli riportati negli altri documenti allegati allo schema di Atto aggiuntivo e in particolare, per quanto attiene al programma degli investimenti, tra il PEF e gli allegati K e M e, per quanto attiene alle stime di traffico, tra il PEF e l'apposito studio (allegato *H*), verificando che la documentazione che il concessionario produrrà in vista del prossimo aggiornamento quinquennale non presenti analoga problematica.

16A00560

