



CdP 2021-2025 – Articolato



CONTRATTO DI PROGRAMMA 2021-2025

tra

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

nella persona del Direttore Generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali
Felice Morisco

e

ANAS S.p.A.

nella persona dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale
Aldo Isi

premessato che

la legge 28 dicembre 2015, n. 208 recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)», ed in particolare i commi da 868 a 874 dell'art. 1, allo scopo di migliorare la capacità di programmazione e di spesa per investimenti dell'Anas e per garantire un flusso di risorse in linea con le relative esigenze finanziarie, hanno introdotto sostanziali innovazioni in ordine ai contenuti del Contratto di programma 2016-2020 stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (“MIT”) e Anas S.p.A. (d'ora in poi “Anas”);

con l'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo», convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è stato disposto il trasferimento alla Società Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. delle azioni di Anas;

con la delibera 7 agosto 2017, n. 65, il CIPE ha approvato lo schema di Contratto di programma 2016-2020 tra MIT e Anas, sottoscritto in data 21 dicembre 2017 e divenuto efficace con l'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 588 del 27 dicembre 2017, registrato dalla Corte dei conti il 29 dicembre 2017;

l'articolo 4, comma 2, del citato Contratto di programma 2016-2020, ha previsto la possibilità di procedere annualmente, a decorrere dall'anno successivo a quello di approvazione, all'aggiornamento dello stesso Contratto;

con la delibera 24 luglio 2019, n. 36, il CIPE ha approvato lo schema di Contratto di programma 2016-2020 - aggiornamento 2018-2019 tra MIT e Anas, divenuto efficace con l'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 399, del 17 settembre 2020;

il comma 5 dell'articolo 13, rubricato «Proroga dei termini in materia di infrastrutture e trasporti», del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica»,



convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, ha differito al Contratto di programma per gli anni 2021-2025 l'applicazione «[del]le disposizioni di cui all'art. 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, relative alla definizione del corrispettivo annuale del Contratto di programma tra l'Anas S.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

l'articolo 2, comma 2-duodecies del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (c.d. "**decreto Infrastrutture**"), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha soppresso la predetta disposizione, abrogando il meccanismo "a corrispettivo" introdotto dal comma 870, secondo periodo, dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

l'articolo 2, comma 2-quaterdecies del decreto Infrastrutture ha ridotto (dal 12,5%) al 9% la quota massima da riconoscere ad Anas degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022 a valere sul totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento, e ha previsto che entro tale limite il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di Anas, stabilisca la quota da riconoscere alla società;

l'articolo 2, comma 2-undecies del decreto Infrastrutture, inserendo il nuovo comma 6 *bis* nel testo dell'art. 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, ha previsto che Anas adotti un sistema di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, disponendo che le suddette attività siano svolte sulla base del Contratto di programma sottoscritto tra Anas e MIT;

con la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023» (c.d. legge di bilancio 2021), è stato previsto il rifinanziamento delle risorse destinate al Contratto di programma Anas (capitolo MIT 7002) per 1.253 milioni di euro nel periodo 2022-2035, allocati con l'Aggiornamento 2020 del CdP 2016-2020 unitamente alle risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 (LB 2020);

con la delibera 27 luglio 2021, n. 44, il CIPESS ha approvato lo schema di aggiornamento 2020 del Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas il quale, senza intervenire sull'articolato del Contratto di programma 2016-2020, ha previsto esclusivamente, nelle more della definizione del nuovo Contratto di programma, l'allocazione delle risorse disponibili a legislazione vigente - recate dalle Leggi di bilancio 2020 e 2021 - da finalizzare all'esecuzione di attività ed opere già programmate, al fine di assicurare la continuità degli interventi sulla rete, con particolare riguardo alla manutenzione;

con la nota n. 5972 del 10 novembre 2021, il DIPE, sulla richiesta del MIT di una pronuncia in ordine agli adempimenti finalizzati all'efficacia dell'Aggiornamento contrattuale oggetto della delibera CIPESS n. 44 del 27 luglio 2021, ha confermato che, "come previsto dall'art. 1, comma 870 e 872,



della legge 208/2015, il CIPESS ha approvato lo schema di aggiornamento 2020 del contratto di programma, come già avvenuto con il precedente aggiornamento del 2019 tramite la delibera CIPE n. 26 del 27 luglio 2019”, rammentando che “l’aggiornamento 2019 è stato seguito dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti d’intesa con il Ministro dell’economia e delle finanze;

in data 23 novembre 2022 la Corte dei Conti ha registrato il decreto interministeriale MIT/MEF n. 338 del 17 ottobre 2022, repertoriato al n. 3294, di approvazione dell’aggiornamento 2020 del Contratto di programma 2016-2020;

il Decreto Interministeriale 564 del 7 dicembre 2020, recante “Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026”, registrato alla Corte dei Conti l’11 gennaio 2021 - reg. n. 219, e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 26 del 1° febbraio 2021, ha assegnato un contributo di 630 milioni complessivi per gli interventi di competenza Anas a valere sulle risorse stanziare dall’articolo 1, comma 18, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (c.d. Legge di Bilancio 2020);

la legge 30 dicembre 2021, n. 234 (c.d. Legge di Bilancio 2022) all’articolo 1, comma 397, prevede uno stanziamento di circa 4.550 milioni di euro, per il periodo 2022-2036, per il finanziamento del Contratto di programma Anas 2021-2025, di cui 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, 250 milioni di euro per l’anno 2025, di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028, e di 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036;

il PNRR, nell’ambito della misura M5C3-11, ha previsto l’investimento “Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali” nel quale ricadono due interventi di competenza Anas relativi all’accessibilità al porto di Gioia Tauro, per la cui realizzazione il Decreto ministeriale MIT n. 492 del 3 dicembre 2021 (registrato dalla Corte dei Conti in data 20 dicembre 2021 al n. 3135) ha assegnato rispettivamente 6 e 11 milioni di euro;

nel Piano nazionale complementare al PNRR (PNC) sono inseriti investimenti di competenza di ANAS nell’ambito delle sottoindicate linee di intervento:

- “Strade sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale”, per un importo complessivo di 450 milioni di euro di cui 275,47 milioni di euro assegnati ad ANAS con Decreto MIMS 12 aprile 2022 pubblicato su G.U. n. 126 del 31.5.2022 (che ha sostituito il Decreto n. 522 del 21 dicembre 202, non registrato dalla Corte dei Conti);
- “Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dai sismi 2009 e 2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale”, per il quale il Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria, con Ordinanza n. 1 del 16 dicembre 2021, ha approvato l’elenco degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza della rete stradale statale con indicazione del finanziamento concesso per la sola progettazione o per la completa realizzazione delle opere, per un importo complessivo di 177 milioni di euro;



la Delibera CIPESS n. 1 del 15 febbraio 2022 ha assegnato al MIT, in via di anticipazione sulla programmazione, risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 per complessivi 4.680,085 milioni di euro per il periodo 2022-2030, di cui 984,85 milioni di euro per interventi con soggetto attuatore Anas;

la Delibera CIPESS n. 35 del 2 agosto 2022 per fronteggiare l'aumento eccezionale dei prezzi legato al consistente rincaro delle materie prime con riferimento alle opere previste dalla precedente delibera CIPESS n. 1/2022 ha assegnato al MIT complessivi 1.564,47 milioni di euro da destinare agli interventi con decreto del MIT su richiesta motivata di ciascun soggetto attuatore e ad esito positivo delle procedure di verifica del rispetto di tre condizioni: (a) che le opere presentino un ulteriore fabbisogno finanziario derivante esclusivamente dall'aumento dei prezzi; (b) che le stazioni appaltanti abbiano provveduto alla rimodulazione delle somme a disposizione, senza comunque pregiudicare il buon esito dell'intervento abbiano destinato alla copertura degli interventi anche le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza e per i quali siano stati eseguiti i relativi collaudi o emessi i certificati di regolare esecuzione, nel rispetto delle procedure contabili della spesa e nei limiti della residua spesa autorizzata disponibile; (c) che il cronoprogramma degli interventi indichi la pubblicazione del bando o dell'avviso per l'indizione della procedura di gara, ovvero la trasmissione della lettera d'invito, entro il 31 marzo 2023.

la Delibera CIPESS n. 43 del 27 dicembre 2022 ha approvato l'Atto aggiuntivo al Contratto di Programma 2016-2020 tra il MIT e Anas, con il quale le risorse previste dall'art. 1, comma 397 della Legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio 2022) sono allocate come di seguito indicato: oltre 2 miliardi alle nuove opere; oltre 1,8 miliardi di euro destinati alla manutenzione programmata; 174 milioni di euro per il monitoraggio dei ponti e delle gallerie; 170 milioni di euro per lavori di progettazione; 167,37 milioni di euro per gli interventi ricompresi nell'8° stralcio del Piano sisma; 123,99 milioni di euro per maggiori esigenze lavori in corso; 30 milioni di euro per fondo interventi non programmati; 24,02 milioni di euro per investimenti tecnologici. Per quanto riguarda le nuove opere, in particolare, sono previsti 21 interventi immediatamente cantierabili per un investimento complessivo di oltre 2,3 miliardi di euro (di cui oltre 778 milioni coperti dalle risorse della Legge di bilancio 2022), e 29 interventi con avanzato stato di progettazione per un valore investimento di altrettanti 2,3 miliardi di euro (di cui 1,3 miliardi coperti dalla Legge di bilancio 2022), che potranno essere appaltati nel 2023.

La Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) reca:

- in Sezione II, per il Contratto di programma Anas 2021-2025, il rifinanziamento del capitolo_7002 (piano gestionale 55) del MIT per complessivi 2.250 milioni di euro, articolati in 100 milioni per l'anno 2023, 150 milioni per l'anno 2024, 200 milioni per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034;
- al comma 511, per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 Jonica, un'autorizzazione di spesa complessiva di 3.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, 150 milioni di euro per l'anno 2027, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2031, 250 milioni di euro per l'anno 2032 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2037;
- al comma 514, un'autorizzazione di spesa di complessivi 400 milioni di euro (50 milioni di euro per



l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 e di 50 milioni di euro per l'anno 2027) per la realizzazione degli interventi sulle strade statali dei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016, ad integrazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101;

- al comma 515 un'autorizzazione di spesa di complessivi 300 milioni (50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e di 50 milioni di euro per l'anno 2026) per gli interventi di potenziamento, di riqualificazione e di adeguamento della strada statale 4 Salaria.

Il 31 marzo 2023 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77, S.O. il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78”, entrato in vigore il 1° aprile 2023, ed efficace (salva l'entrata in vigore differita o ultrattività di alcuni istituti) a partire dal 1° luglio 2023.

Il 16 dicembre 2023 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 293 la legge 15 dicembre 2023, n. 191 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 18 ottobre 2023, n. 145, che all'art. 14-bis reintegra la società Strada dei Parchi S.p.A. nella concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 di cui alla convenzione unica del 18 novembre 2009 fino alla scadenza naturale della medesima, rideterminata tenendo conto del periodo di gestione provvisoria affidata ad ANAS S.p.A. e ciò subordinatamente al verificarsi di talune condizioni e presupposti, prevedendo in particolare (comma 3) che *“Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede nei confronti dell'ANAS S.p.a., in via definitiva, alla regolazione dell'importo di cui al comma 2, lettera a, numero 3, nell'ambito delle risorse stanziato per il finanziamento del contratto di programma ANAS dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto: (a) esclusivamente del valore contabile dei relativi crediti, come certificati nell'ultimo bilancio di esercizio dell'ANAS S.p.a. (b) dei ricavi da pedaggio complessivamente riscossi dall'ANAS S.p.a. nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria; (c) dell'importo di cui all'articolo 7 -ter, comma 10, secondo periodo, del citato decreto-legge n. 68 del 2022; (d) della quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio di esercizio dell'ANAS S.p.a., comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati”*.

Il 30 dicembre 2023 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 il decreto legge 30 dicembre 2023, n. 215 convertito dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18 che all'art. 8, comma 8 ha modificato l'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 il quale ha precisato che il regime temporale degli oneri di investimento al 9% si applica solo ai quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023 e che, *“A decorrere dal 1° gennaio 2024, gli oneri di investimento di cui al primo periodo del comma 3-bis, comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all'ANAS S.p.A. nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a. e verificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della società”*.



La Legge n. 213 del 30 dicembre 2023 *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026”* (Legge di Bilancio 2024) prevede al comma 292 che *“L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 397, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è rifinanziata per 535 milioni di euro per l'anno 2027 e 110 milioni di euro per l'anno 2028”*. Inoltre, nella Sezione II sono previsti 3.103,38 milioni per il periodo 2026-2038 a titolo di rifinanziamento del Contratto di programma 2021-2025 (cap. 7002 pg 55), articolati in 45 milioni per il 2026, 15 milioni per il 2027, 40 milioni per ciascuno degli anni dal 2028 al 2031, 75 milioni per il 2032, 80,38 milioni per il 2033, 100 milioni per ciascuno degli anni 2034, 2035 e 2036, 1.100 milioni per il 2037 e 1.328 milioni per il 2038. Il totale dei finanziamenti previsti dalla Legge di Bilancio 2024 per il Contratto di Programma 2021-2025 parte investimenti è di 3.748,38 milioni di euro.

Il decreto-legge 19 gennaio 2024, n. 5 convertito dalla legge 13 marzo 2024, n. 30 recante *“Disposizioni urgenti per la realizzazione degli interventi infrastrutturali connessi con la presidenza italiana del G7”* dispone all'articolo 2, comma 1, lettera c) la riduzione di 10,5 milioni per l'anno 2024 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1 comma 397 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, come rifinanziata dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197, destinata al finanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.A.

Per la parte servizi le norme di riferimento sono le seguenti.

Il decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 *“Rilancio Italia”* (G.U. n. 128 del 19.5.2020) convertito con la legge di Conversione 17 luglio 2020, n. 77 (G.U. n. 180 del 18.7.2020) all'art. 214 ha assegnato ad Anas un contributo fino ad un massimo di 350 milioni (25 milioni annui nel periodo 2021-2034) al fine di compensare la riduzione delle entrate relative al 2020 causata dalla pandemia COVID-19.

Successivamente è stato emanato il decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministro dell'economia n. 488 del 2.12.2021 in attuazione del comma 1, dell'articolo 214 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, con cui si è quantificato nell'importo complessivo di euro 170.696.772,23 il contributo al fine di compensare Anas della riduzione delle entrate relative all'anno 2020.

Il Decreto-legge 25 maggio 2021 n. 73, convertito con modifiche con legge 23 luglio 2021 n. 106, all'art. 72 ha previsto:

- l'assegnazione ad Anas di 35,5 milioni di euro per l'anno 2021, *“al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana ad Anas”*;
- *“per le finalità di cui al comma 1, nonché per assicurare l'attività di manutenzione ed ispezione della intera rete stradale, Anas è stata autorizzata ad assumere, negli anni 2021 e 2022, con contratti di lavoro a tempo determinato 370 unità di personale in possesso di alta specializzazione nei settori dell'ingegneria, dell'impiantistica, dell'elettrotecnica e della manutenzione delle infrastrutture stradali, da inquadrare in base al vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro. A tal fine è stata*



autorizzata la spesa di 12,63 milioni di euro per l'anno 2021 e 25,258 milioni di euro per l'anno 2022”.

Il Decreto-Legge 27 gennaio 2022 n.4 (c.d. “Sostegni ter”) convertito con modificazioni dalla L. 28 marzo 2022, n. 25, all’art. 25 comma 2 ter ha assegnato ad Anas un contributo di 103,9 milioni (3.9 milioni di euro per l’anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031), a compensazione delle minori entrate derivanti dalla riduzione nell’anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all’emergenza Covid-19 e alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall’incremento dei costi sostenuti dall’Anas per l’illuminazione delle strade nell’anno 2021.

Il Decreto-legge 18 novembre 2022 n. 176, convertito dalla legge 13 gennaio 2023, n. 6, ha previsto all’art.2 comma 5 punti a) e b), un contributo di 176 milioni per l’anno 2022 di cui 125 milioni per l’incremento dei costi sostenuti per l’illuminazione pubblica delle strade statali in gestione per l’anno 2022 e 51 milioni per gli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade.

Il Decreto-legge 5 febbraio 2024, n. 10 convertito dalla legge 27 marzo 2024, n. 42 recante “Disposizioni urgenti sulla governance e sugli interventi di competenza della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.” all’articolo 4, comma 3, autorizza la spesa di 17,73 milioni di euro per l’anno 2032 e di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034 in favore di ANAS, che destina le risorse di cui al primo periodo alla copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche al fine di garantire l’accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 214, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

considerato

che il contratto di Programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed Anas è scaduto il 31.12.2020 ed è pertanto in regime di prorogatio;

che il decreto Infrastrutture ha introdotto sostanziali modifiche al quadro regolatorio definito dal Contratto di programma 2016-2020;

che il decreto Infrastrutture ha specificato che il Contratto di programma individua le opere da realizzare e i servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale;

che l’art. 8, comma 8, d.l. n. 215/2023 ha modificato l’art. 36, d.l. n. 98/2011 convertito dalla legge n. 111/2011 prevedendo per i quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023, la quota massima del 9% dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento il valore degli oneri di investimento, e che *“A decorrere dal 1° gennaio 2024, gli oneri di investimento di cui al primo periodo del comma 3 -bis , comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all’ANAS S.p.A. nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell’intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro*



il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a. e verificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della società”

ritenuto

- in considerazione della durata quinquennale del Contratto, di procedere ad una revisione degli obblighi contrattuali, anche alla luce delle modifiche normative precedentemente richiamate;
- di procedere alla stipula del presente Contratto di programma 2021-2025;

TUTTO CIO' PREMESSO

tra le Parti sopra indicate si stipula e si conviene quanto segue:

Art. 1

Premesse e Allegati

1. Le premesse e gli allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto di programma e sono vincolanti tra le Parti.

2. Gli investimenti di cui ai seguenti allegati, oggetto del presente Contratto sono finanziati esclusivamente sulla base della normativa citata in premessa e sono così suddivisi:

- **Allegato A** – Contenente il piano pluriennale degli investimenti 2021-2025 di cui all'art. 1, comma 870, della legge n. 208/2015, contenente gli interventi secondo la seguente articolazione:

- Tabella “A.1” – Opere in corso finanziate e appaltate nel periodo 2021-2022;
- Tabella “A.2” – Opere da appaltare nel periodo 2023-2025;
- Tabella “A.3” – Opere da inserire nella prossima programmazione “Area Inseribilità - Studi e Progettazioni”, Interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti del Contratto di programma;
- Tabella “A.4” – Schede Progetto, con indicazione di CUP, Quadro Economico, descrizione sintetica degli interventi, stato di avanzamento progettuale e cronoprogramma delle attività;
- Tabella “A.5” – Interventi interessati dall'applicazione dell'art. 1, comma 873, della legge n. 208/2015

- **Allegato B** - Prestazione dei Servizi

- **Allegato C** – Nota Metodologica sui criteri di valutazione delle priorità e della redditività trasportistica, della sostenibilità ambientale e sociale degli interventi inseriti nel piano pluriennale dell'Anas;

- **Allegato D** – Attribuzione pesi per la valutazione dell'indicatore di priorità;

- **Allegato E** – Misurazione del traffico;

- **Allegato G** – cronoprogramma finanziario delle opere.

3. I Servizi oggetto del presente Contratto sono elencati nell'allegato B del presente atto e sono suddivisi in:

- Tabella “A” – Servizi annualità 2021-2022;
- Tabella “B” – Servizi annualità 2023-2025.



Art. 2 **Definizioni**

1. Ai soli fini del presente Contratto si intende:

- per “Ministro”, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- per “Ministero” ovvero “Concedente” ovvero “MIT”, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- per “Ministro dell'Economia”, il Ministro dell'economia e delle finanze;
- per “Ministero dell'Economia” ovvero “MEF”, il Ministero dell'economia e delle finanze;
- per “Anas” ovvero “Concessionaria”, Anas S.p.A.;
- per “Parti”, congiuntamente il MIT e Anas;
- per “Concessione”, il provvedimento di concessione ad Anas stipulata in data 31 dicembre 2002;
- per “Contabilità Regolatoria” un sistema di contabilità per centri di costo e commessa, fondato su criteri oggettivi, trasparenti e predefiniti tra le Parti che assicura, anche attraverso riclassificazione delle partite contabili la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico;
- per “Convenzione di Concessione”, la convenzione disciplinante il rapporto di concessione sottoscritta in data 19 dicembre 2002;
- per “Contratto”, il presente Contratto di programma;
- per “Fondo Unico”, il Fondo istituito nello stato di previsione del Ministero, nel quale confluiscono, a decorrere dal 1° gennaio 2016, le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a qualunque titolo destinate ad Anas ai sensi dell'articolo 1, comma 868, legge 28 dicembre 2015, n. 208;
- per “Sistema Informativo”, la banca dati Anas che raccoglie la contabilità analitica relativa ai lavori nonché, in generale, i dati relativi al complesso delle attività di Anas che attengono o riguardano, direttamente o indirettamente, l'adempimento delle obbligazioni della Concessionaria oggetto del presente Contratto, che devono essere compatibili con i sistemi informativi MIT-MEF-BDAP di cui al D.lgs. 229/2011 per la condivisione delle informazioni necessarie a conoscere lo stato di avanzamento delle opere e l'utilizzo delle risorse;
- per “Autorizzazioni”, le autorizzazioni, i pareri, i permessi, le licenze, i nulla osta e ogni altro provvedimento amministrativo necessario alla realizzazione delle opere o alla prestazione dei servizi qualunque sia l'autorità, l'ente o l'organismo emanante, anche sulla base di eventuali modificazioni e/o integrazioni della normativa applicabile;
- per “Contratti di Appalto”, i contratti che intercorrono tra la Concessionaria e gli/l'esecutori/e del/i lavoro/i o i prestatori di servizi ai sensi della normativa vigente.

Art. 3 **Oggetto**

1. Il presente Contratto disciplina, ai sensi dell'articolo 5 della Convenzione di Concessione ed in attuazione dell'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (“Legge di Stabilità 2016”), come modificato dall'articolo 2, comma 2-duodecies del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (decreto Infrastrutture), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, il complesso delle obbligazioni intercorrenti tra il Concedente ed Anas relativamente:

- alle attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio in diretta gestione Anas;
- alle modalità di finanziamento delle suddette attività.

2. Il Contratto, altresì, definisce, in attuazione del predetto articolo 1, comma 870, della Legge di Stabilità 2016, come modificato dal comma 2-duodecies del decreto Infrastrutture, le opere da realizzare sulla base del piano pluriennale degli investimenti di cui all'articolo 8 del presente Contratto, il relativo cronoprogramma, i servizi da rendere, gli standard qualitativi e le modalità di verifica da parte del Ministero.



Art. 4 ***Durata e aggiornamenti***

Il periodo di riferimento del presente Contratto di Programma è rappresentato dal quinquennio ricompreso tra l'1 gennaio 2021 e il 31 dicembre 2025.

Relativamente agli anni 2021-2022, il Contratto ha ad oggetto opere già appaltate e inserite nell'Allegato A, Tabella A.1 mentre con riferimento agli anni 2023-2025, si riferisce alle opere appaltabili nel medesimo triennio, individuate nell'Allegato A, Tabella A.2.

Inoltre, il Contratto si riferisce al consuntivo dei servizi già resi negli anni 2021 e 2022; con riferimento agli anni 2023-2025 si riferisce alla previsione dei servizi da rendere.

Alla scadenza, il Contratto resta valido ed efficace fino al perfezionamento del nuovo Contratto di programma, al fine di assicurare, tenuto conto delle risorse stanziare, continuità nella realizzazione delle opere alle medesime condizioni del presente Contratto.

2. A decorrere dall'anno successivo a quello della approvazione, entro il 31 gennaio di ciascun anno, il Contratto può essere aggiornato al fine di tener conto degli eventuali interventi normativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti del medesimo, sulla base delle risorse disponibili a legislazione vigente, dell'andamento delle opere e dell'evoluzione della programmazione di settore, nonché di eventuali rimodulazioni del finanziamento delle opere in relazione a esigenze sopravvenute autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli eventuali aggiornamenti del Contratto di programma saranno approvati in conformità al quadro normativo vigente al momento della sottoscrizione dell'aggiornamento.

3. In conseguenza di disposizioni normative e/o delibere CIPESS che provvedono a stanziare o modificare specifiche risorse finanziarie destinate ad interventi da realizzare a cura di Anas, successive all'approvazione del presente Contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per la Concessionaria. Le Parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute negli Allegati in occasione di apposito aggiornamento annuale del presente Contratto e del Piano pluriennale delle opere ai sensi dell'articolo 1, comma 872, della Legge di Stabilità 2016.

Art. 5 ***Investimenti e risorse finanziarie***

1. Gli investimenti per il quinquennio 2021-2025, pari a complessivi 44.029 milioni di euro, di cui 16.664 milioni di euro già finanziati, sono articolati come dalle Tabelle di cui all'allegato A costituente parte integrante del presente Contratto.

Gli investimenti non attualmente coperti, riferiti all'annualità 2025, hanno un carattere programmatico e potranno essere realizzati solo a seguito del completamento della loro copertura finanziaria.

2. Le risorse finanziarie, pari a 16.664 milioni di euro, sono così distinte per fonte di finanziamento:

- quanto a 5.459 milioni di euro, derivanti dalle risorse relative a contratti di programma precedenti e altre fonti;

- quanto a 807 milioni di euro, relativi alle risorse rese disponibili con il Fondo Opere Indifferibili (FOI) di cui all'art. 26, c. 7, del d.l. n. 50/2022, al netto di 200 milioni di euro relativi a 4 interventi non appaltati entro il 2023;

- quanto a 493 milioni di euro dalle risorse del Fondo investimenti di cui all'art. 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di bilancio 2020) e della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di Bilancio 2021), allocate con l'aggiornamento 2020 del CdP 2016-2020;



- quanto a 2.030 milioni di euro dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022) articolo 1, comma 397, già allocati con l'Atto aggiuntivo al CdP 2016-2020;
- quanto a 3.000 milioni di euro dalla legge del 29 dicembre 2022 n. 197, art. 1, comma 511 (Legge di Bilancio 2023) per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 Jonica;
- quanto a 400 milioni di euro dalla legge del 29 dicembre 2022 n. 197, art. 1, comma 514 (Legge di Bilancio 2023) per la realizzazione degli interventi sulle strade statali dei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016;
- quanto a 300 milioni di euro dalla legge del 29 dicembre 2022 n. 197, art. 1, comma 515 (Legge di Bilancio 2023) per gli interventi di potenziamento, di riqualificazione e di adeguamento della strada statale 4 Salaria;
- quanto a 17 milioni dal PNRR per “Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali” nel quale ricadono due interventi di competenza Anas;
- quanto a 184 milioni dal PNC per interventi sulle strade statali dei territori colpiti dagli eventi sismici (al netto di 1 intervento dell’Area di Inseribilità e 2 interventi in Studi e Progettazioni);
- quanto a 3.974 milioni da risorse FSC 2014-2020 e 2021-2027.

Con il presente Contratto sono allocate sia le risorse relative ai 2.250 milioni di euro stanziati dalla legge del 29 dicembre 2022 n. 197 (Legge di Bilancio 2023), comprensive delle risorse in ambito di manutenzione programmata destinate alle finalità di cui all’articolo 2, comma 1, lettera c) del decreto-legge 19 gennaio 2024, n. 5, recante “Disposizioni urgenti per la realizzazione degli interventi infrastrutturali connessi con la presidenza italiana del G7”, sia le risorse relative ai 3.748,38 milioni di euro previste dalla Legge del 30 dicembre 2023 n. 213 (legge di Bilancio 2024).

3. Ai sensi dell'articolo 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, come modificato dall’articolo 2, comma 2-duodecies del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 e successivamente modificato dall’art. 8, comma 8 del decreto legge 30 dicembre 2023, n. 215 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 30 dicembre 2023, n. 303) convertito dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18 è riconosciuta ad Anas, per i quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023, una quota non superiore al 9% per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato. A decorrere dal 1° gennaio 2024 gli oneri di investimento, comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all’ANAS nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell’intervento, con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell’ANAS e verificate dal Ministero sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della società.

Le risorse riconosciute alla Società a titolo di oneri di investimento sono calcolate sulla base del quadro economico di gara, senza subire variazioni in relazione ad eventuali aumenti di costo dell’opera cui afferiscono.

4. La Concessionaria è tenuta a fornire adeguata rendicontazione a consuntivo dei costi capitalizzati relativi all’intervento compresi nella voce oneri di investimento.

La rendicontazione di detti costi è effettuata sulla base della contabilità analitica regolatoria certificata annualmente dalla società di revisione ed ha ad oggetto le capitalizzazioni, ossia i costi diretti ed indiretti imputati agli interventi secondo il “principio delle competenze economica” così come risultanti dal Bilancio d’esercizio. Tali costi si riferiscono ad attività che interessano l’intera filiera produttiva dell’Investimento e che possono essere svolte da Anas sia prima ed in funzione della definizione del Quadro Economico sia parallelamente al processo di realizzazione dell’opera,



attraverso il personale tecnico interno e/o, per ragioni di efficienza complessiva, mediante esternalizzazione.

La quantificazione finale dei costi complessivi ricompresi negli oneri di investimento, rendicontata annualmente attraverso la contabilità analitica regolatoria, potrà essere effettuata solo dopo la conclusione di tutte le attività connesse all'intervento (es. collaudo tecnico-amministrativo, certificato di agibilità, entrata in esercizio etc.).

5. Salvo diversa specifica previsione normativa, le economie accertate sul quadro economico delle opere concluse, comprensive dei ribassi d'asta, restano nella disponibilità del Fondo Unico e sono utilizzate da Anas per coprire eventuali maggiori costi per la realizzazione delle opere incluse nel piano pluriennale, ovvero per ulteriori opere aventi carattere di emergenza, dandone tempestiva comunicazione al MIT, compresi gli eventuali extracosti lavori da riconoscere alle imprese appaltatrici a seguito di sentenze, accordi bonari, transazioni giudiziali e stragiudiziali o in esecuzione di determinate da parte dei Collegi Consultivi Tecnici. Dell'utilizzo di tali risorse è data evidenza in occasione dell'aggiornamento annuale del Contratto.

6. Ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge n. 208 del 2015 (Legge di Stabilità 2016) e con le modalità ivi previste, Anas può utilizzare le risorse del Fondo Unico in relazione agli effettivi fabbisogni, per realizzare le opere incluse nel piano pluriennale, ovvero per ulteriori opere aventi carattere di emergenza. Nei casi in cui Anas intenda utilizzare detta facoltà, ne dà preventiva comunicazione, oltre che al MIT, anche al DIPE e al MEF fermo restando che la relativa autorizzazione è rilasciata dal MIT ai sensi dello stesso comma 873. Nella Tabella A.5 sono elencati gli interventi interessati dall'applicazione della norma alla data del 31.12.2023, con i relativi dati finanziari allo stato degli atti (costo, disponibilità finanziarie distinte per fonte e, per gli interventi oggetto di definanziamento, anno di appaltabilità, ai fini del reintegro della copertura). In occasione dell'aggiornamento annuale del Contratto di Programma, ANAS fornisce una situazione aggiornata, apportando a tal fine modifiche e integrazioni alla suddetta Tabella A.5

7. L'impiego delle risorse destinate a far fronte ai maggiori costi per progetti in fase di approvazione e per lavori in corso avviene mediante la preventiva autorizzazione del Concedente e la comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze.

Art. 6

Prestazione dei servizi e Contributi

1. La concessionaria è obbligata alla prestazione dei servizi di cui all'allegato B al presente Contratto nei limiti delle risorse acquisite ai sensi della Legge 3 agosto 2009, n. 102, art. 19, comma 9-bis, ed integrate dalla Legge 30 luglio 2010, n. 122, art. 15, comma 4, a titolo di integrazione del canone annuo corrisposto ai sensi del comma 1020 dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 e successive modificazioni. Dette risorse potranno essere integrate qualora si rendano disponibili ulteriori finanziamenti per la prestazione dei servizi di cui all'allegato B, anche alla luce dei risultati del tavolo di confronto di cui al comma 5.

A partire dal 2018, nell'ambito dei costi coperti dal sovra canone tariffario rientrano anche quelli relativi agli interventi di manutenzione ordinaria e di gestione sulla rete stradale rientrate dalle Regioni nella competenza di Anas.

2. I servizi sono disciplinati all'Allegato B, che contiene anche gli indicatori di misurazione individuati sulla base di quanto rilevato dal NARS nei pareri n. 3 del 2015 e n. 12 del 2016.



3. Il contributo parte Servizi viene riconosciuto a fronte dei servizi di cui all'Allegato B, che Anas è tenuta ad erogare sulla rete in gestione diretta nel rispetto dei parametri qualitativi definiti, in relazione alle diverse tipologie di infrastruttura, dal medesimo Allegato B.

4. Entro novanta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento, la Concessionaria è obbligata a trasmettere al Concedente la documentazione analitica concernente i dati relativi alle prestazioni dei servizi dell'anno di riferimento, e relativa valutazione sulla base degli indicatori di misurazione indicati nell'Allegato B di cui al precedente comma 1, corredata da una relazione che illustri e motivi eventuali scostamenti rispetto agli standard di riferimento. La concessionaria è inoltre tenuta al caricamento annuale dei dati misurati e dei parametri indicatori sulla piattaforma all'uopo sviluppata per il Ministero, così come prevista da Allegato B al presente Contratto.

5. La Concessionaria è tenuta a comunicare al MIT e al MEF il consuntivo annuale delle risorse acquisite, ai sensi della legge 3 agosto 2009 n. 102, art 19, comma 9-bis, e s.m.i..

Le relative attività, fermo restando l'erogazione dei servizi e delle attività connesse con il necessario mantenimento di livelli di sicurezza stradale, saranno modulate in corso d'anno successivamente ad un tavolo di confronto tra MIT ed Anas al fine di definire, anche in via prospettica, le priorità nell'erogazione dei servizi, il livello dei servizi da rendere da parte di Anas e la quantificazione puntuale dei relativi oneri, con l'eventuale supporto del MEF per i profili strettamente finanziari.

Art. 6-bis

Crediti MIT-ANAS verso Strada dei Parchi s.p.a.

I crediti che Anas e MIT vantano verso la società Strada dei Parchi sono pari a 567,694 milioni di euro – di cui 556,285 milioni di euro in favore di Anas e 11,409 milioni di euro verso il MIT – e si riferiscono a: (i) crediti per Convenzione di Concessione (501 milioni di euro), (ii) crediti per le rate dell'ex Fondo Centrale di Garanzia (8,5 milioni di euro) e (iii) crediti commerciali per Canone Annuo 1020 L. 296/06 e integrazione canone art. 19, comma 9 bis L. 102/2009 (46,5 milioni di euro).

I suindicati crediti sono regolati secondo quanto stabilito dall'art. 14-bis, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, come convertito dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191, ovvero mediante:

1. la quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio di esercizio dell'ANAS S.p.a., comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati, pari a 381 milioni di euro;
2. l'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo del decreto-legge n. 68 del 2022, pari a 60 milioni di euro;
3. per la restante parte, i ricavi da pedaggio complessivamente riscossi dall'ANAS S.p.A. nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria.

Gli importi di cui al punto 3, come quantificati sulla base dei dati di bilancio, per la parte eccedente il credito vantato da Anas nei confronti della Società Strada dei Parchi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

Art. 7

Contabilità Analitica Regulatoria

1. Entro novanta giorni dall'approvazione del bilancio, da effettuarsi nei termini di legge, la Concessionaria fornisce al MIT gli elaborati di Contabilità Analitica Regulatoria a consuntivo, con inclusione dei costi ammessi nonché dei prospetti relativi ai servizi resi e agli investimenti realizzati, come disposto dall'art. 2, comma 2-undecies del decreto Infrastrutture.



2. La Contabilità Analitica Regulatoria di cui al comma 1 è annualmente certificata da una società di revisione di primaria importanza, che, su richiesta del Concedente, fornisce ogni elemento di approfondimento necessario all'espletamento dei compiti di vigilanza anche da parte del MIT.

Art. 8

Piano pluriennale degli investimenti

1. Il Piano pluriennale degli investimenti di cui all'Allegato A del presente Contratto individua gli interventi in corso di realizzazione e da realizzarsi nel quinquennio di riferimento.

Il Piano comprende la totalità delle opere sulla rete stradale in gestione diretta Anas e si suddivide in:

- Tabella "A.1" – Opere in corso finanziate e appaltate nel periodo 2021-2022;
- Tabella "A.2" – Opere da appaltare nel periodo 2023-2025;
- Tabella "A.3" – Area Inseribilità - Studi e Progettazioni;
- Tabella "A.4" – Schede Progetto;
- Tabella "A.5" – Interventi interessati dall'applicazione dell'art. 1, comma 873, della legge n. 208/2015.

2. Gli interventi di cui al comma 1 sono suddivisi per anno di appaltabilità prevista.

3. Il Piano ha proiezione quinquennale e può essere, eventualmente, aggiornato con cadenza annuale. Gli investimenti non attualmente coperti, riferiti all'annualità 2025, hanno un carattere programmatico e potranno essere realizzati solo a seguito del completamento della loro copertura finanziaria.

4. Ai sensi dell'articolo 1, comma 872, della Legge di Stabilità 2016, entro il 31 gennaio di ogni anno, si provvede all'eventuale aggiornamento di cui al comma 3, sulla base delle nuove risorse disponibili a legislazione vigente, dell'andamento delle opere, ivi incluse le eventuali variazioni che dovessero occorrere a norma dell'articolo 4 comma 3, del cronoprogramma, e dell'evoluzione della programmazione del settore, tenendo conto del Documento di programmazione del MIT e/o delle linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche di cui all'allegato 1 del DPCM 3 agosto 2012, delle linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 14 novembre 2016 redatte ai sensi del D.Lgs. 228/2011, nonché delle disposizioni introdotte dal Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Nuovo Codice Appalti).

Art. 9

Obblighi della Concessionaria

1. La Concessionaria è tenuta a perseguire i seguenti risultati:

a) contenimento dei costi, attraverso il perseguimento, nel quadro dell'attuazione di una stabile politica di risparmio e/o di efficientamento delle spese, di piani di progressivo monitoraggio, nonché di progressiva razionalizzazione e riduzione della spesa generale di funzionamento, acquisizione di beni e di servizi, mediante apposite azioni appropriate e costanti rivolte, tra l'altro, a:

- sottoporre annualmente i prezzi alla valutazione di congruità nonché all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- limitare le consulenze affidate a soggetti esterni ad Anas, nonché, in generale, il ricorso a professionalità esterne alla Concessionaria potenziando le strutture interne competenti;



- contenere gli oneri per il contenzioso passivo, anche attraverso il ricorso, secondo criteri di economicità, ai rimedi alternativi alla tutela giurisdizionale come regolati dalla vigente legislazione, quali l'accordo bonario e i collegi consultivi tecnici.
 - fissare le procedure che regolano l'assunzione del proprio personale, nel rispetto del principio di trasparenza e sulla base di criteri selettivi predeterminati e oggettivi;
 - procedere ad una revisione dei processi gestionali finalizzati ad un efficiente utilizzo del personale e dei mezzi strumentali;
 - introdurre e rafforzare la diffusione delle migliori pratiche amministrative, volte in particolare ad assicurare, nei rapporti con i terzi, la correttezza e il buon andamento delle proprie azioni, anche al fine di ridurre il rischio di controversie;
 - disporre di adeguati presidi anticorruzione, avvalendosi del Framework Unico Anticorruzione attualmente composto dalla Linee di indirizzo sulla Politica Anticorruzione, dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001 (MOG 231) e dalle Misure Integrative di quelle adottate ai sensi della legge 231/2001, quale strumento di programmazione e divulgazione della strategia aziendale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza;
 - aggiornare, secondo quanto indicato all'art. 12 della Convenzione, la carta di servizi, anche in coerenza con gli indicatori di misurazione dei servizi di cui all'Allegato B;
 - trasmettere, con cadenza semestrale, le relazioni sull'applicazione della normativa in materia di appalti e antimafia che tengono conto anche degli esiti dell'internal audit;
 - collaborare con il DIPE per caratterizzare i CUP relativi agli interventi di interesse con specifici TAG, provvedendo, altresì, ad inserire nella Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP) tutti i dati aggiornati delle opere;
 - la Concessionaria è tenuta a corredare la proposta di programmazione degli interventi con la "valutazione ex ante" delle opere ai fini della validità progettuale, sostenibilità finanziaria e redditività economica e sociale. Nondimeno fornirà ogni utile elemento al Ministero vigilante per la "valutazione ex post" delle opere consentendo il monitoraggio dei lavori nella fase di realizzazione delle opere, anche in relazione al cronoprogramma fisico dei lavori e finanziario, nonché la valutazione degli impatti delle stesse opere nella fase di gestione ed esercizio.
- b) trasparenza attraverso misure volte a garantire, in via ordinaria ovvero su specifica richiesta, flussi costanti di dati e di notizie riguardanti il complesso delle attività della Concessionaria, a partire da quelle che costituiscono adempimento degli obblighi di Anas oggetto della Convenzione, nonché ad assicurare certezza nei modi e nei tempi di ostensione dei dati e delle notizie. In questo contesto Anas assicura:
- flusso costante di informazioni, ai sensi del citato D.Lgs. n. 229/2011, e dell'art. 1 della legge n. 144/1999;
 - accesso di sola lettura al proprio sistema informativo lavori;
 - predisposizione, senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, di opportuna piattaforma aperta al MIT finalizzata al monitoraggio dell'avanzamento degli interventi previsti dal Contratto di programma; i contenuti di detta piattaforma e le modalità di visualizzazione dei dati saranno oggetto di relativo tavolo di confronto MIT ANAS;
 - messa a punto di analisi di efficienza ed economicità della spesa, secondo le linee guida di cui al DCPM 3 agosto 2012, su richiesta del MIT.
- c) efficienza, attraverso l'adozione di tutte le misure più appropriate per conseguire la maggiore riduzione dei tempi di esecuzione delle proprie attività volte all'adempimento degli obblighi assunti con il presente Contratto, nei limiti delle risorse trasferite.

2. La Concessionaria è tenuta inoltre a:

- a) effettuare a proprio carico la rilevazione dei dati necessari all'individuazione di valori di indicatori di qualità dei servizi, secondo metodi e criteri idonei concordati con il MIT;



- b) garantire la piena utilizzabilità della rete stradale e autostradale non a pedaggio nazionale oggetto della Concessione, nonché a mantenere adeguati livelli di servizio e standard di sicurezza, allineati e comparabili a quelli delle principali reti stradali e autostradali europee;
- c) consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal MIT nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 10, nonché conformarsi alle prescrizioni eventualmente date dal MIT all'esito dell'esercizio di tali poteri;
- d) fornire al MIT la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento delle attività di vigilanza e per le eventuali verifiche su specifici interventi in corso di realizzazione;
- e) comunicare tempestivamente eventuali criticità nell'attuazione degli interventi programmati, o di rilevanti accadimenti riguardanti gli investimenti in corso, anche al fine di accedere al Fondo di cui all'art. 1, comma 868, della legge n. 208/2015 nel caso in cui dovessero sorgere impedimenti nelle diverse fasi del processo realizzativo delle opere o eventi ed emergenze che incidano sulla programmazione prevista dal presente Contratto di programma;
- f) segnalare gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità, per l'assunzione, preventivamente approvata dal MIT, di eventuali iniziative correttive, di riprogrammazione o di rimodulazione degli interventi stessi;
- g) informare il Concedente, tramite le forme da questi ritenute più tempestive, di eventi, quali dissesti o calamità, interessanti la rete stradale in gestione, nell'immediatezza dell'accadimento, nonché di segnalare eventuali eventi che possano interessare la stessa e/o ipotizzarne la compromissione, anche futura, della relativa fruibilità;
- h) sottoporre preventivamente al Concedente eventuali accordi o protocolli di intesa da stipulare con terzi che prevedano il finanziamento, anche solo in parte, a carico delle risorse di Contratto ovvero progettazioni di interventi da finanziare, successivamente, a carico del Contratto;
- i) trasmettere al Concedente, alla conclusione di ogni singolo intervento, un dossier contenente:
- relazione riepilogativa sull'andamento dei lavori;
 - estremi del certificato di collaudo e del relativo provvedimento approvativo;
 - relazione generale ai sensi dell'art. 234, comma 4, del DPR 207/2010, acclarante la totalità delle spese effettuate in relazione ai lavori oggetto di collaudo riferito al quadro tecnico economico complessivo di finanziamento con particolare evidenza alle economie risultanti;
- l) trasmettere al MIT e al MEF, entro il 30 settembre di ciascun anno, con riferimento all'intera rete in gestione diretta, la relazione prevista dall'art.1, comma 871, della Legge di Stabilità del 2016, contenente lo stato di attuazione del presente Contratto di programma, ivi incluso lo stato di avanzamento di tutti gli interventi in itinere già programmati e finanziati anche in precedenti Contratti di programma, dando evidenza della relativa situazione finanziaria complessiva, delle criticità nonché della qualità dei servizi resi; entro la suddetta medesima data dovrà essere trasmesso altresì il programma dei servizi previsti per il successivo anno;
- m) dare evidenza, nel bilancio annuale, della gestione del conto di tesoreria alla medesima intestato, fornendo specifica e analitica indicazione delle risorse attinte al Fondo unico, dei costi e degli oneri sopportati, con specifica indicazione del rapporto tra i canoni ricevuti, gli investimenti realizzati e i relativi saldi;
- n) consentire, tra Concessionaria e Concedente, lo scambio periodico dei dati sulla base anche di rapporti standard definiti dal concedente;
- o) trasmettere al MIT copia del progetto di bilancio annuale deliberato dal Consiglio di amministrazione, la relazione semestrale, il budget annuale e le sue successive riprevisioni, nonché copia del bilancio annuale approvato;
- p) salvo casi preventivamente autorizzati dal MIT, non prevedere, ai sensi dell'art. 209 del D.Lgs. n. 50/2016 e dell'art. 213 del D.Lgs n. 36/2023, per quanto applicabili, la clausola arbitrale nei propri contratti con i soggetti terzi, ovvero nei contratti delle società controllate con i soggetti terzi, né attivare la predetta clausola ove la stessa fosse già in vigore e se essa è attivata da controparte, procedere, per quanto possibile, alla sua declaratoria;



- q) assicurare il rispetto dei cronoprogrammi di appalto delle opere previste dai Contratti di programma;
- r) trasmettere con cadenza trimestrale al Concedente le schede sintetiche di monitoraggio degli interventi di competenza in corso di realizzazione nonché i quaderni regionali contenenti le schede descrittive per ogni investimento in corso di realizzazione o programmato, corredate da relativa cartografia; aggiornare con cadenza trimestrale i dati di monitoraggio presenti sulla piattaforma di cui al c.1 punto b), anche implementando la stessa con le possibili ulteriori richieste da parte del MIT di modifiche e maggiori livelli di dettaglio;
- s) effettuare il monitoraggio sull'avanzamento degli interventi ai sensi del D.lgs. 29 dicembre 2011, n. 229 e ai sensi dell'art. 1, comma 5, della legge 17 maggio 1999, n. 144;
- t) per gli interventi finanziati in tutto o in parte con risorse del Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020, di cui alla delibera CIPE n.25 del 10 agosto 2016 ed inseriti nel piano operativo allegato alla delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016, effettuare tutte le attività relative al monitoraggio secondo le disposizioni dettate dalla suddetta delibera CIPE n. 25 del 10 agosto 2016 e della circolare n.1/2017 del Ministro per la coesione territoriale ed il mezzogiorno;
- u) sottoporre i progetti al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici o ai comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, ai sensi del combinato disposto del decreto ministeriale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del 19 giugno 2015 n. 203 e dell'art.215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dell'art. 47 del D.-Lgs n. 36/2023, quando applicabile;
- v) adempiere alle disposizioni del D.Lgs. n. 35/2011, relativo alla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, dei decreti attuativi e delle ulteriori disposizioni e circolari impartite dal MIT;
- z) effettuare il monitoraggio costante delle condizioni di sicurezza delle opere d'arte anche in riferimento all' interazione suolo-struttura;
- aa) predisporre un piano di manutenzione programmata per il mantenimento in piena efficienza del patrimonio infrastrutturale in concessione quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie dei servizi resi da Anas;
- bb) predisporre e tenere aggiornata la contabilità regolatoria, ai fini della definizione dei costi effettivi degli interventi di investimento; idonea contabilità regolatoria dovrà anche identificare i costi inerenti alle attività per la Parte Servizi del contratto di programma, con identificazione della composizione analitica del costo per tipologia di strada;
- cc) la Concessionaria si obbliga a definire gli obiettivi dei dirigenti coerenti rispetto alle previsioni del presente Contratto;
- dd) condividere con il Concedente un programma finalizzato all'incremento del livello di accuratezza della misura del traffico e pubblicare sul proprio sito internet aziendale le informazioni relative al censimento del traffico organizzato per strada e per categorie di veicoli;
- ee) fornire i dati di incidentalità, rilevati da Anas sulla rete di competenza, sulla base di format definiti dal MIT;
- ff) fornire i dati di traffico, eseguendo rilevazioni accurate.

3. La Concessionaria, per l'affidamento a terzi dei lavori o dei servizi non eseguiti direttamente, è tenuta a procedere mediante contratti di appalto, nel rispetto dei termini e delle condizioni discendenti dal presente Contratto nonché subordinatamente alle condizioni di cui alla normativa nazionale e comunitaria applicabile in materia di affidamento dei lavori.

4. Gli interventi del "Progetto Quadrilatero" inclusi nel Contratto di programma verranno realizzati da "Quadrilatero Marche Umbria S.p.A."; Anas manterrà comunque la responsabilità diretta del buon esito della realizzazione delle opere.

5. La Concessionaria, in coerenza con quanto previsto dal contratto di programma parte servizi nella sezione "Linee guida dei sistemi di monitoraggio dinamico delle opere", e ad integrazione di quanto



all'uopo stanziato nell'ambito del Piano aggiuntivo di manutenzione programmata di cui all'Allegato A.1 del Contratto di programma 2016-2020, si impegna a destinare una quota dello 0,5% dei ribassi d'asta conseguiti negli appalti di nuove opere e Manutenzione Straordinaria, all'implementazione del sistema di monitoraggio dinamico delle infrastrutture pubbliche in esercizio finalizzato alla prevenzione di potenziali incidenti.

6. La Concessionaria si impegna a sottoporre alla preventiva approvazione da parte del Ministero Concedente l'attivazione della progettazione e/o la realizzazione di nuovi interventi non contenuti nel presente Contratto, subordinando l'impiego del "Fondo progettazione" al preventivo assenso da parte del Ministero.

7. Entro il 30 settembre di ciascun anno, la Concessionaria documenta e trasmette al MIT e al MEF, con riferimento all'intera rete in gestione, una relazione ricognitiva del Contratto di programma e di tutti gli interventi attivati - già programmati e finanziati anche in precedenti contratti - dando evidenza del relativo stato di avanzamento, della situazione finanziaria complessiva, delle criticità nonché della qualità dei servizi resi e indicando, per detti interventi, i seguenti dati minimi:

- i. CUP;
- ii. compartimento di riferimento;
- iii. strumento di programmazione di riferimento (cfr. Contratto di programma MIT-ANAS; Accordi di Programma Quadro, Intese Generali Quadro etc.);
- iv. fonti di finanziamento;
- v. costo complessivo;
- vi. stato di attuazione (per gli interventi in corso di realizzazione);
- vii. cause di impedimento (per gli interventi non realizzati);
- viii. eventuali perizie di variante e motivi che le hanno determinate.

8. I ribassi d'asta e le ulteriori economie eventualmente conseguite restano nella disponibilità dei quadri economici di ciascun intervento fino all'emissione del certificato di collaudo o di regolare esecuzione e possono essere utilizzati ai sensi dell'articolo 5, comma 6.

Art. 10 **Poteri e obblighi del Concedente**

1. Il MIT esercita, con i suoi ordinari stanziamenti di bilancio, tutte le attività di controllo e di vigilanza ritenute necessarie per verificare l'esatto adempimento degli obblighi che derivano alla Concessionaria dal Contratto e dalla Convenzione, ed in particolare per: verificare il rispetto della programmazione, lo stato della progettazione e della realizzazione delle opere anche con riferimento al rispetto del cronoprogramma, dei costi e delle norme tecniche di settore; verificare, anche in loco, il rispetto degli obiettivi di investimento e degli standard qualitativi previsti dal presente Contratto, analizzare e valutare i costi delle opere, effettuare la vigilanza sul rispetto delle specifiche tecniche di settore, il monitoraggio sulle opere realizzate per quanto attiene gli investimenti, le eventuali verifiche su specifici interventi in corso di realizzazione.

2. Per consentire l'esercizio delle attività di cui al comma 1 in modo efficiente ed efficace, la Concessionaria presta al MIT la massima collaborazione e disponibilità, e, in particolare, rende disponibili, ove possibile direttamente ed esclusivamente attraverso il sistema informativo lavori:

- a) l'intera documentazione riferita agli interventi, ivi comprese le specifiche tecniche, i manuali di progettazione, le linee guida, i cronoprogrammi, i capitolati, le tariffe dei prezzi relativi alle progettazioni;



b) con cadenza quadrimestrale, le informazioni già trasmesse all'ANAC, nonché i dati e le notizie riguardanti l'eventuale contenzioso avente ad oggetto le procedure di affidamento e di aggiudicazione di opere e lavori, nonché la relativa fase di esecuzione, per appalti di importo superiore a venticinque milioni di euro, comunicando per ciascun appalto l'importo complessivo delle riserve presentate e l'eventuale loro definizione, anche attraverso le procedure di conciliazione previste dalla normativa vigente in materia di appalti, fermo restando il divieto del ricorso all'istituto dell'arbitrato;

c) l'accesso ai dati, in modalità di sola lettura, del SIL.

3. Il Concedente si riserva di emanare direttive concernenti il monitoraggio e la vigilanza sull'attività della Concessionaria relativa agli interventi (nuove opere e manutenzione straordinaria) da erogare sulla rete in gestione, individuare le modalità di effettuazione degli adempimenti, da parte della stessa Concessionaria previsti nel presente atto o derivanti dalla Convenzione di Concessione 19 dicembre 2002, che disciplinano le modalità di conferimento degli incarichi di collaudo.

4. Il Concedente può chiedere al concessionario ogni altra informazione ulteriore rispetto a quelle previste dai precedenti commi e effettuare controlli, anche per il tramite degli uffici territoriali, con poteri di ispezione, accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili in ordine al rispetto della Convenzione di concessione 19 dicembre 2002, n. 1009/CD e di quanto previsto nel presente atto.

5. Il Concedente effettua, ai sensi del D.lgs. n. 35/2011, le ispezioni che ritiene necessarie per garantire la sicurezza della circolazione stradale.

6. Il Concedente provvede inoltre a:

- a) compiere tempestivamente le attività amministrative di sua competenza, ai sensi di quanto previsto dalla normativa di volta in volta applicabile, necessarie per la puntuale realizzazione delle opere;
- b) porre in essere, con riguardo a ciascuna opera, le formalità e gli adempimenti per legge non delegabili ai fini del tempestivo rilascio delle Autorizzazioni necessarie per la loro realizzazione;
- c) verificare, per i progetti presentati da Anas di importo superiore ai 25 milioni di euro, la coerenza con le previsioni del presente Contratto di Programma o con eventuali ulteriori altri documenti di pianificazione degli investimenti;
- d) monitorare l'effettivo avanzamento delle opere, verificando in particolare la rispondenza dei report con lo stato di realizzazione fisica delle stesse.

Art. 11

Valutazione performance

1. Il sistema di valutazione delle performance si basa su un'attività di monitoraggio annuale della performance riferita sia alle attività di progettazione che alle attività di esecuzione dei lavori.

Anas entro il mese di aprile di ogni anno provvede a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno in corso, nonché gli esiti della misurazione delle performance relative all'anno precedente secondo una metodologia di calcolo adottata e condivisa con i Ministeri competenti.

Gli elementi su cui viene misurata la performance del Concessionario sono costituiti da quattro attività rappresentate dalle seguenti tabelle:

- Progettazioni di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) – Tabella a)
- Progettazioni esecutive – Tabella b)
- Interventi di manutenzione programmata – Tabella c)
- Interventi di nuove opere – Tabella d)



a. Obiettivi relativi alla progettazione

Il raggiungimento degli obiettivi relativi alla progettazione è misurato a decorrere dall'anno successivo a quello di registrazione del Contratto di programma presso la Corte dei Conti.

Entro il mese di aprile di ogni anno il concessionario si impegna a fornire Tabelle a) e b):

- Tabella a) "Tabella delle progettazioni di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) – anno 20.."
- Tabella b) "Tabella delle progettazioni esecutive – anno 20.."

nelle quali vengono riportati gli elenchi degli interventi, estrapolati dagli interventi previsti dal Contratto di Programma, per i quali si impegna a redigere e approvare in linea tecnica ed economica, rispettivamente, la PFTE e la progettazione esecutiva.

Una progettazione esecutiva si ritiene eseguita, e quindi ascrivibile tra quelle da computare ai fini del raggiungimento dell'obiettivo dell'annualità di riferimento, quando è acquisita la validazione del progetto a base di gara da parte di Anas, ai sensi del Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Nuovo Codice Appalti).

Prese come riferimento le Tabelle annuali delle PFTE e delle Progettazioni esecutive dell'anno antecedente la verifica, nel caso in cui l'importo dei progetti validati sia $\geq 80\%$ del valore totale l'obiettivo si considera raggiunto (franchigia del 20%).

Il Concessionario assume il rischio relativo alle tempistiche di redazione, approvazione e validazione della progettazione, nelle sue diverse fasi, ma non risponde del rischio causato dagli eventuali ritardi maturati nell'ambito delle procedure autorizzative, di acquisizione di pareri e di finanziamento.

Per i progetti per i quali l'espressione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è obbligatoria, la Concessionaria non risponde degli eventuali ritardi dovuti al mancato rispetto del limite temporale di cui al Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (Nuovo Codice Appalti).

b. Obiettivi relativi alla fase di esecuzione dei lavori

Il raggiungimento degli obiettivi relativi alla esecuzione dei lavori è misurato a decorrere dall'anno successivo a quello di registrazione del CdP presso la Corte dei Conti.

Entro il mese di aprile di ogni anno il concessionario si impegna a fornire Tabelle c) e d):

- Tabella c) "Tabella degli interventi di manutenzione – anno 20.."
- Tabella d) "Tabella degli interventi di nuove opere – anno 20.."

Gli obiettivi relativi agli interventi di manutenzione programmata e di nuove opere sono individuati fissando l'ammontare complessivo dei lavori da realizzare. Tali obiettivi potranno essere rivisti in caso di straordinarie e motivate ragioni non riconducibili all'attività della Concessionaria.

Prese come riferimento le tabelle annuali degli interventi di manutenzione programmata e di nuove opere dell'anno antecedente la verifica, si hanno i seguenti casi:

- a) se il valore raggiunto dalla produzione a consuntivo risulta $\geq 85\%$ rispetto alla programmazione dichiarata si ritiene raggiunto l'obiettivo (franchigia del 15%);
- b) se il valore raggiunto dalla sommatoria della produzione a consuntivo risulta $< 85\%$ e $\geq 70\%$ rispetto alla programmazione dichiarata si ritiene disatteso l'obiettivo.

Art. 12

Estinzione del rapporto contrattuale

1. Il presente Contratto può essere risolto dal MIT in caso di grave inadempimento da parte di Anas agli obblighi di cui all' articolo 8 del presente Contratto, nonché in caso di reiterata violazione degli obblighi di cui all'articolo 9.



2. Costituisce grave inadempimento la prolungata e reiterata interruzione del servizio, ovvero il grave degrado delle prestazioni qualitative, sempreché tali situazioni derivino da fatti imputabili a responsabilità di Anas o dei terzi di cui si avvale.

3. Constatato un grave inadempimento, il MIT diffida la Concessionaria ad adempiere entro un termine congruo, comunque non inferiore a 90 giorni. Ad Anas è consentito formulare controdeduzioni per iscritto entro 15 giorni dalla diffida. Qualora la Concessionaria non adempia nel termine intimato o il MIT non ritenga soddisfacenti le controdeduzioni ricevute, il Concedente fissa un secondo termine ultimativo non inferiore a 30 giorni per l'adempimento, decorso il quale, se l'inadempimento perdura, il Contratto è risolto.

Art. 13 ***Variazioni e interruzioni***

1. La Concessionaria non può variare né interrompere, per nessun motivo, la pianificazione degli interventi di cui al presente contratto, limitando o annullando del tutto la disponibilità della rete stradale in gestione diretta, salvo che ciò dipenda da eventi non imputabili alla Società non prevedibili né evitabili con l'applicazione della normale diligenza, quali le variazioni e le interruzioni dovute a cause di forza maggiore o a disposizioni delle Autorità pubbliche. In ogni caso, gli interventi o i servizi interrotti dovranno essere riavviati non appena possibile.

Art. 14 ***Trasferimento delle risorse nel conto di tesoreria intestato ad Anas***

1. Il MIT versa le risorse finanziarie del Fondo Unico a seguito delle richieste di Anas, entro il decimo giorno di ogni trimestre solare, sul conto di tesoreria n. 20060 intestato ad Anas (IBAN IT39K 01000 03245 350 200 020 060), ferma la verifica degli investimenti e dei servizi realizzati annualmente e l'eventuale conguaglio nell'anno successivo.

2. Con riferimento ai contributi confluiti nel Fondo Unico, in caso di Piani Gestionali i cui stanziamenti di competenza annuali risultino inferiori alle somme maturate da Anas e oggetto di richiesta di erogazione, il MIT si impegna a versare, tramite anticipazioni di cassa, gli importi eccedenti a valere di altri Piani Gestionali del medesimo Fondo Unico, i cui stanziamenti risultano capienti.

La Concessionaria fornisce, inoltre, la documentazione necessaria per l'emissione, da parte del MIT, dei nulla osta preventivi agli istituti di credito per il versamento delle relative somme nel conto di tesoreria, indicando anche l'elenco dei mutui sottoscritti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. La richiesta di erogazione di cui al comma 1 può riguardare anche opere autorizzate ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della citata legge n. 208 del 2015.

4. Ai fini del versamento di cui al comma 1, la Concessionaria è tenuta all'invio al MIT delle previsioni relative ai movimenti finanziari del conto di tesoreria secondo le modalità indicate nella circolare della Ragioneria Generale dello Stato n. 26 del 24 luglio 2012, in attuazione dell'articolo 46 della citata legge n. 196 del 2009.



Art. 15
Comunicazioni

1. Le comunicazioni che ciascuna Parte effettua all' altra sono valide ed efficaci esclusivamente se sono fatte ai seguenti indirizzi, per iscritto ovvero in altra forma giuridicamente equivalente:
- per il MIT: il Direttore Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;
 - per la Concessionaria: l'Amministratore Delegato e Direttore Generale.

Art. 16
Foro competente

1. Le Parti convengono che tutte le questioni aventi ad oggetto la sua validità, efficacia, interpretazione ed applicazione del presente Contratto e degli Allegati che non venissero risolte bonariamente fra le Parti, verranno deferite, in via esclusiva, al foro di Roma.

Per il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Il Direttore Generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali

Per l'ANAS S.p.A.
L'Amministratore Delegato e Direttore Generale

