

Deliberazione N. 57 Adunanza del 9 giugno 2011

Oggetto : Metropolitana di Roma. Linea D. Importo complessivo di costruzione e gestione circa 7 Mrld di euro.

Il Consiglio

- Vista la delibera n.19 del 31 marzo 2010;
- Vista la nota di riscontro di Roma Metropolitane Srl n.13368 del 23.06.2010;
- Vista la nota presidenziale del 29.07.2010;
- Vista la Relazione VILA del 4.10.2010 e l'annesso schema di delibera;
- Vista la deliberazione del Consiglio nell'adunanza del 18.11.2010, estratto del verbale n.32, punto 14), di audizione delle parti;
- Considerata l'audizione di fronte al Consiglio dell'Amministratore Delegato e dei rappresentanti di Roma Metropolitane Srl, dell'Assessore alla Mobilità e ai Trasporti del comune di Roma e del Direttore Dipartimento Mobilità e Trasporti nonché dell'Assessore all'Urbanistica, in data 25.11.2010;
- Vista la nota di riscontro di Roma Metropolitane Srl n.35117 del 30.03.2011, alle questioni poste nella delibera n.19/2010, nell'audizione del 25.10.2010 e nei successivi incontri;

Considerato in fatto

Con delibera n.19 del 2010, il Consiglio dell'Autorità rilevava una serie di criticità in ordine alla costruzione - con la tecnica della finanza di progetto - della nuova metropolitana di Roma, Linea D. Segnatamente rilevava:

- a) non è rispettata la condizione posta dal legislatore comunitario secondo cui la maggior parte dell'alea di gestione deve essere sopportata dal concessionario affinché l'intervento si possa ascrivere all'istituto dell'appalto di gestione e costruzione;
- b) sussistono perplessità circa il trasferimento dei rischi di costruzione, di domanda e di disponibilità, come indicato nella decisione Eurostat del 2004; l'intervento, inoltre, dovrebbe essere dotato delle necessarie misure di copertura finanziaria allo stato non documentate;
- c) il criterio di aggiudicazione per la scelta delle due migliori offerte da confrontare con il promotore è carente laddove non sono previsti elementi tecnici ed economici di apprezzamento dei due tratti stralcio aggiuntivi;
- d) l'approvazione delle proposte di valorizzazione immobiliare del Concessionario, da parte del Consiglio comunale, successivamente alla scelta del concessionario medesimo, introduce un forte elemento di incertezza sull'iter conclusivo della procedura.

La delibera invitava infine Roma Metropolitana SrL a riesaminare la procedura di realizzazione dell'opera, ovvero ad accertare la sussistenza dell'interesse pubblico a mantenere in essere la procedura stessa, segnalando in tale ipotesi gli esiti motivati della verifica.

Roma Metropolitane SrL (in seguito RM) comunicava le proprie controdeduzioni con una prima memoria dell'AD n.13368 del 23.06.2010, ma non forniva elementi nuovi rispetto a quanto esaminato in fase istruttoria.

Con la seconda nota n. 7241 del 2011, RM pur confermando le scelte operate sui vari punti, forniva maggiori approfondimenti sul rischio di costruzione e le connesse tematiche archeologiche, sul rischio di disponibilità e relativo sistema delle penali, nonché ulteriori informazioni sulla procedura di gara in corso.

RM ha argomentato ampiamente sulla necessità di eseguire le indagini archeologiche nella fase propedeutica alla stesura della progettazione definitiva, in luogo di provvedere con distinto e separato appalto preliminare finalizzato alla mera acquisizione delle informazioni necessarie al rilascio del nulla osta della Soprintendenza archeologica. Infatti, come da richiesta della SAR, per spingere la conoscenza fino al livello di "terreno vergine", vale a dire fino a quelle profondità dove non sono riscontrabili attività umane, si rende necessaria la costruzione di opere di "protezione" delle pareti degli scavi fino agli strati impemeabili - nelle zone centrali di Roma variano da 35 m a 60 m dal piano di campagna - consistenti in una serie continua di setti diaframmali in calcestruzzo simili a quelli già previsti nel progetto preliminare per la costruzione delle stazioni (paratie perimetrali in cls per il confinamento delle stazioni e del tracciato, anche in falda); dunque, la realizzazione di diaframmi strumentale solo a consentire l'esecuzione delle indagini archeologiche sarebbe di sicuro antieconomica, per di più senza la certezza di poter assicurare il loro successivo riutilizzo da parte di un Concessionario individuato in un (eventuale) appalto successivo a quello dei rilievi archeologici e dopo un lasso temporale non facile da prevedersi e comunque dell'ordine di vari anni. Anche dal punto di vista degli aggravati prodotti dai cantieri alla circolazione dei veicoli, l'ipotesi di un primo

appalto per l'archeologia e di un secondo per la scelta del Concessionario, non sarebbe conveniente perché si moltiplicherebbero i disagi per i cittadini.

Alla rilevante questione posta nel corso dell'audizione e riproposta nei successivi incontri, sulla necessità di limitare i costi conseguenti ai ritrovamenti archeologici - a piè di lista - e alle prescrizioni della SAR, RM ha svolto una più approfondita e dettagliata prospettazione del riparto dei rischi tra Concedente e Concessionario. Il costo delle indagini e i costi di costruzione conseguenti alle eventuali modifiche al progetto preliminare nonché alla sistemazione dei ritrovamenti (dalla musealizzazione alla conservazione ecc.), in coerenza con le prescrizioni della competente SAR, sono totalmente in capo al Concedente fino all'approvazione del progetto definitivo, mentre qualsiasi altra evenienza successiva eventualmente nella fase di progettazione esecutiva e di esecuzione, non potrà più causare aumenti dei costi di costruzione ecc. definiti nel progetto preliminare. In ogni caso, il protrarsi eventuale dei tempi rimane a carico del Concessionario in termini di costi fissi d'impresa, logistica dei cantieri, immobilizzazioni dei macchinari, il Piano economico e finanziario sarà aggiornato solo ai fini temporali (traslazioni temporali dei mile stone) senza variazioni degli indici di rendimento. In breve, gli eventi post approvazione progetto definitivo legati alle esigenze di conservazione dei beni archeologici non producono varianti, fatta salva l'ipotesi delle evenienze archeologiche davvero remote visto l'impegno di SAR nella predisposizione del "Piano delle indagini", da considerare a quel punto alla stregua di una causa di forza maggiore.

La stazione appaltante è tornata anche a ribadire le scelte operate sui rischi di domanda e di disponibilità, tenuto conto che la scelta dell'Amministrazione è legata a politiche sociali della "tariffa di rete". Al Concessionario è stato allocato il rischio di gestione attraverso un collegamento diretto tra l'ammontare del canone di disponibilità effettivamente corrisposto al Concessionario in fase di gestione e la qualità del servizio reso e valutato attraverso la misura di quattro parametri (cfr. art.8.6. del capitolato speciale). La penale massima, dal canto suo, è in grado di incidere significativamente sul canone raggiungendo aliquote dal 10 % circa al 35 % ed oltre e l'Amministrazione avrà diritto a risolvere la convenzione qualora anche uno solo dei parametri risulti inferiore al corrispondente valore minimo capitolare, salvo il primo anno di gestione (cfr. art.8.6.1 del capitolato).

In merito alla copertura finanziaria dell'intervento, RM ha ricondotto al comune di Roma le scelte sulla valorizzazione immobiliare di aree connesse o meno al progetto, con destinazione commerciale, direzionale o residenziale, da attuare anche con modifiche al Piano Regolatore, quale fonte parziale di finanziamento dell'amministrazione e ha precisato di aver inserito tale modalità di finanziamento, nella lettera d'invito della attuale fase di gara (e prima ancora nel bando), nel rispetto del principio di trasparenza e par condicio dei concorrenti.

L'aggiudicazione della concessione resta comunque subordinata all'approvazione dell'Assemblea capitolina, dopo il vaglio e l'accettazione delle offerte di valorizzazione immobiliare, avanzate in sede di gara, e solo in tale fase il comune provvederà a definire la copertura finanziaria residua dell'intervento.

Sul tema delle tratte aggiuntive, il cui effettivo affidamento è subordinato al reperimento della copertura finanziaria, RM ha riproposto le considerazioni già formulate nella prima nota secondo le quali deve ritenersi che la gara abbia ad oggetto l'intera linea poiché il sistema dei requisiti richiesti al Concessionario è commisurato all'importo dell'investimento relativo all'intera linea, comprese le tratte aggiuntive. Inoltre, a mente del punto 12.1 della lettera d'invito, in nessun caso i costi parametrici dei due tratti potranno essere superiori a quelli della tratta prioritaria.

RM ha rimarcato il merito delle modifiche di tracciato, come già in precedenza accennato, rinviando alla richiesta dell'amministrazione comunale - nota 14458 del 20.05.2010 - di prevedere nella lettera d'invito la facoltà dei concorrenti di avanzare ipotesi di modifica del tracciato del progetto preliminare anche con riduzione delle stazioni facendo però salve le prestazioni funzionali e trasportistiche.

Il comune di Roma non ha fatto pervenire alcuna memoria sull'argomento della presente delibera.

Considerato in diritto

Una prima questione riguarda l'inquadramento della procedura nell'istituto della concessione sulla quale venivano espresse riserve nella delibera n.19/2010. Infatti, la distinzione comunitaria tra concessione e appalto è fatta, nella comunicazione interpretativa della CE del 12 aprile 2000, rispetto a due elementi: i destinatari del servizio (natura dell'utilitas) qui indiscutibilmente sussistente e il rischio di gestione in capo al Concessionario, rinvenibile solo in via indiretta (cfr. Tar Lazio n.4315/2007 e contra Circolare del 1.03.2002, n.3944) giacchè, trattandosi di cd. opera fredda, il prezzo delle prestazioni non è richiesto ai singoli utenti ma direttamente all'amministrazione che acquista il servizio. La sussistenza di un limite massimo al valore della penale (formulazione di penale Pmax nell'art.8.6.3 del capitolato), qualunque sia il livello di inadempienza nello svolgimento della gestione, si giustifica con la previsione delle ipotesi di risoluzione della convenzione previste nell'art. 13.2. A tal riguardo, al fine di garantire la continuità sanzionatoria, dalle penali fino alla risoluzione

contrattuale, si ritiene opportuno rivisitare le espressioni “potrà risolvere” e “avrà diritto” di risolvere la convenzione, laddove tali espressioni sembrano attribuire al Concedente una mera facoltà, e prevedere invece una formula imperativa che determini la risoluzione di diritto della convenzione in presenza dei livelli massimi di inadempimento ivi indicati. Salvo ovviamente il legittimo esercizio da parte degli Enti finanziatori, ovvero della Società di progetto, del diritto di “subentro” di cui all’art.159 del DLgs. n.163/2006 per evitare la risoluzione.

Dunque, sulla base di quanto comunicato da RM, qualora sia meglio chiarita nella convenzione la effettiva continuità tra causa (cattiva qualità del servizio) ed effetti (penali e infine risoluzione), il rischio di disponibilità può considerarsi ragionevolmente trasferito al Concessionario nell’opera di cui trattasi.

In merito al rischio di costruzione (incremento del costo nella fase di progettazione ed esecuzione dei lavori), i chiarimenti di dettaglio forniti da RM, richiedono l’esame di un duplice profilo in quanto a tali maggiori costi possono contribuire sia le necessità indotte dai ritrovamenti archeologici sia quelle più ordinarie e ricomprese in generale nell’art. 132 del codice. Il rischio di carattere archeologico, da considerare certamente il più severo e probabile nei siti storici dove insistono le opere, alla luce della seconda nota di RM sembra sia stato ragionevolmente delimitato alla fase propedeutica alla progettazione definitiva, non essendo più possibile dopo tale stadio della progettazione e dunque anche nel corso della costruzione rivederne le conseguenze sul progetto se non ponendole a carico del Concessionario. Richiamata dunque, condividendola, la opportunità di svolgere gli accertamenti nel Piano di indagini della SAR mediante il contratto con il Concessionario, per evitare la eventuale “doppia” esecuzione di opere importanti già previste nel progetto preliminare, si pone il problema della “durata” di tali accertamenti, che potrebbe costituire una remora incombente sulla fattibilità dell’intervento qualora eccessivamente dilatata nel tempo. Il problema potrebbe essere superato con l’introduzione di un termine massimo di durata degli accertamenti, superato il quale, ad esempio, date le eccezionali e sostanziali modifiche da apportare al progetto, l’amministrazione può riservarsi la facoltà di recedere dalla convenzione.

Dovrebbe inoltre essere contenuto al massimo il ricorso alla forza maggiore in corso d’opera pur se in linea di principio non eliminabile (art.6.4 della convenzione).

Per attenuare ulteriormente il rischio di costruzione, non essendo stati ancora approvati il progetto definitivo ed esecutivo, si potrà approntare una declaratoria stringente delle cause di variante per operare la massima separazione tra tutte quelle nell’art.6 della convenzione rubricata “varianti” (dalle “varianti richieste”, fino a varianti di “forza maggiore”) e la variante archeologica, affinché questa non possa essere impropriamente classificata in fattispecie diverse.

In tutta evidenza, i chiarimenti interpretativi anticipati da RM, da implementarsi come accennato o in via alternativa, consentono di ritenere raggiunto un ragionevole equilibrio nell’allocazione tra le Parti dei rischi di costruzione e di disponibilità, con le riserve e le limitazioni viste.

Più complessa appare la soluzione delle cd. varianti migliorative in sede di gara per la scelta delle due migliori offerte da confrontare con il promotore.

Vi sono infatti due profili da esaminare: a) le variazioni del cd. valore trasportistico dell’opera ovvero la capacità di servizio per gli utenti indipendentemente dalle modifiche formali al progetto, capacità legata sia alla configurazione urbana (strade e piazze, densità di abitati, tempi di raggiungimento delle stazioni, presenza di opere pubbliche e monumentali, ecc.), sia alla rete di mobilità esistente; b) l’ampiezza delle modifiche al progetto preliminare a base di gara, indipendentemente dalla capacità di servizio della linea metropolitana.

Quanto al primo profilo, la capacità di trasporto della metropolitana sembra da ritenere non modificata qualora il tracciato, pur con apprezzabili spostamenti geometrici in superficie, si mantenga pur sempre a servizio delle medesime aree di influenza urbana del medesimo quartiere come individuato nello studio di fattibilità e nel progetto preliminare posti a base della gara per la scelta del promotore. Ciò assicurerebbe la coerenza delle modifiche con il rispetto delle scelte effettuate nello studio di fattibilità, con i valori del tasso interno di rendimento del progetto (TIR) e del rapporto costo/benefici attualizzato (RBCA) utilizzati per la individuazione del tracciato, i quali, avendo condizionato i parametri di rendimento del progetto del promotore, ora posti a riferimento dei concorrenti a base della gara, non devono diminuire per effetto delle modifiche di tracciato. Si verrebbe così a individuare una sorta di fascia di ammissibilità dei tracciati proponibili in sede di gara ai sensi dell’art.76 del codice dei contratti, fascia all’interno della quale può in ipotesi variare l’intervallo delle stazioni o il numero, senza diminuire gli indici di rendimento del Piano economico e finanziario.

Quanto al secondo punto, cioè ai limiti entro cui consentire l’apporto di modifiche al progetto preliminare, si rammenta che è consentito ai concorrenti presentare eventuali e possibili varianti ma nessuna vera e propria soluzione alternativa che si discosti dalle scelte generali operate dalla stazione appaltante configurandosi come un’alternativa progettuale. Le modifiche devono limitarsi ad innovazioni complementari e strumentali, nel rispetto delle linee essenziali e dell’impostazione del

progetto di base (Determinazione n. 1 del 22 Gennaio 2003) a garanzia dell'equilibrio del PEF quale elemento essenziale della proposta del Promotore e per tutelare il privato dalle scelte unilaterali dell'amministrazione. Occorre quindi fare riferimento all'equilibrio del PEF, il quale, come accennato, può essere assicurato solamente se vengono rispettate le scelte fondamentali di tracciato operate nello studio di fattibilità.

Quindi, le proposte migliorative devono evitare non solo la diminuzione dei flussi di utenza, ma anche l'aumento del canone di disponibilità del Concedente e del contributo in conto capitale. Infatti, il canone di disponibilità della linea D è dipendente dalla misurazione dei parametri di disponibilità (D) delle corse assicurate e di regolarità (R) delle corse nelle ore di punta e non dal numero di persone effettivamente trasportate.

In conclusione, le limitazioni alle proposte dei concorrenti di modifica del tracciato all'interno di una fascia di ammissibilità sono da rinvenire a cura del Concedente con riferimento alle aree servite nel progetto preliminare e prima ancora nello studio di fattibilità, nel senso che queste non possono cambiare; né possono essere aumentati il contributo pubblico in conto esercizio e il canone di disponibilità CD, come non possono diminuire gli indici di rendimento del Piano economico e finanziario posto a base di gara.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria occorre considerare che la valorizzazione immobiliare, quale strumento di finanziamento, appare una misura legata alla specialità e complessità dell'opera. La misura sembra inoltre andare nella direzione di garantire una maggiore parità di condizioni dei concorrenti i quali, per beneficiare delle chance edificatorie offerte dal comune, possono anche associare altri soggetti nella compagine societaria più versati al settore immobiliare. L'introduzione della valorizzazione immobiliare all'interno della procedura in essere attualmente sospesa comporta però una preliminare valutazione, con approfondito grado di conoscenza, sin dal bando e con l'allegazione alla lettera d'invito, di apposito schema di convenzione urbanistica con la lista delle possibili valorizzazioni come sopra accennato.

Vi è pertanto l'opportunità di ricondurre la valorizzazione immobiliare all'interno della procedura di selezione e per tale necessità si rende necessario approntare a cura di RM un quadro tecnico di riferimento ben chiaro in ordine a quali e quante siano le possibili monetizzazioni delle aree collegate o non collegate con lo sviluppo dell'opera nonché, eventualmente, una preliminare stima degli equivalenti corrispettivi cui si può fare affidamento. Tale inserimento è, inoltre, una opportunità con la quale il comune può dosare a proprio vantaggio quali aree valorizzare, con i connessi elementi di valutazione delle offerte in sede di gara con il criterio dell'art. 86, comma 2, e art.153, comma 6, del DLgs. n.163/2006.

In ordine alla previsione di due estensioni opzionali (2° e 3° stralcio) della tratta principale si considera quanto segue.

Sul punto si ritiene inopportuna una valutazione in sede di gara basata solo sulla tratta principale, la quale potrebbe indurre i concorrenti a formulare offerte non risultanti egualmente vantaggiose per la stazione appaltante nel caso di affidamenti aggiuntivi. Ad esempio tali tratte, da realizzare in aree periferiche della città e come tali meno problematiche, potrebbero avere costi inferiori.

In sostanza la richiesta ai concorrenti nel bando in corso (o lettera d'invito) di evidenziare i costi parametrici (una sorta di costo standardizzato interno nella commessa) delle tratte principale e opzionali con il vincolo: "in nessun caso i costi parametrici ..delle tratte opzionali..potranno essere superiori a quelli utilizzati per la stima delle opere della tratta prioritaria" non appare logica poiché il concorrente-aggiudicatario sarebbe chiamato dopo la gara a elaborare progetti definitivi (ed esecutivi) con un vincolo di costo prestabilito che potrebbe risultare vantaggioso per il Concessionario. Ciò, peraltro, come segnalato in delibera n.19/2010, riduce la libertà dell'Amministrazione Appaltante di procedere all'affidamento delle tratte ad un soggetto distinto dal Concessionario della tratta prioritaria (salvo che questi non rimanga aggiudicatario di una eventuale nuova gara). In tali termini, l'architettura della gara è, diversamente da quanto affermato, non conveniente per l'amministrazione e ulteriormente ingessata dalla condizione dettata ai concorrenti di fare un'offerta a costi standard bloccati per le future tratte da affidare.

Per ovviare a tali criticità si suggerisce di assegnare, nel successivo confronto competitivo tra le due migliori offerte, da aggiudicare sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, un punteggio anche all'offerta economica per le tratte aggiuntive valorizzando per l'attribuzione di detto punteggio il ribasso sul costo parametrico della tratta principale. Infine si suggerisce di inserire nella convenzione una clausola di negoziazione di detto valore parametrico con l'applicazione della variante migliorativa al fine dell'utilizzo di nuove tecniche e materiali che, migliorando la qualità dell'opera, possano portare ad una diminuzione dei costi di costruzione.

In conclusione, si dovrebbero effettuare una serie di miglioramenti. Una più chiara distinzione tra la prima fase della Concessione (comprendente le indagini propedeutiche e la redazione del progetto definitivo fino alla approvazione di quest'ultimo) e la seconda fase della Concessione (propriamente esecutiva, comprendente la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori, fino all'avvio della

gestione dell'esercizio) al fine di circoscrivere il più possibile le modifiche delle scelte effettuate. Occorrerebbe meglio precisare il diritto dell'Amministrazione, a fronte del rilevamento di valori dei parametri prestazionali contrattuali al di sotto delle soglie minime previste, a risolvere il contratto con il Concessionario, esplicitando con maggiore chiarezza l'art. 7.1 della convenzione, laddove "il Costo di Costruzione non potrà subire modificazioni per effetto di tutti gli adeguamenti necessari a garantire gli standard prestazionali attesi e la realizzazione delle opere nei siti urbani in cui sono state previste nel Progetto Preliminare"; precisando inoltre il divieto di modificare, a favore del Concessionario, gli indici di redditività del progetto qualora il riequilibrio del Piano Economico e Finanziario sia causato da slittamenti temporali dovuti a Forza Maggiore. Inoltre, si dovrebbero comunicare ai concorrenti le aree pubbliche destinate alla cessione e le relative possibilità di valorizzazione (limiti di edificabilità, destinazioni d'uso, ecc.). Quanto alle "proposte migliorative" del tracciato, si dovrebbero chiarire in modo più esplicito i limiti di ammissibilità delle proposte dei concorrenti, con l'obiettivo di ridurre i rischi e i costi di realizzazione nel rispetto degli ambiti urbani e dei bacini di utenza interessati, nonché delle prefissate prestazioni di natura trasportistica. Ed infine inserire la richiesta di offerta economica anche per la tratta aggiuntive con riferimento ai costi parametrici della tratta prioritaria.

Tanto premesso,

Il Consiglio

1. Approva la presente delibera alla luce delle considerazioni che precedono;

2. Invita, Roma Metropolitana SrL a riesaminare il procedimento di costruzione della Linea D alla luce delle osservazioni sopra formulate ovvero a valutare le seguenti ipotesi di modifica degli atti in aderenza ai seguenti punti conclusivi:

A) necessità di indicare i limiti delle possibili variazioni di tracciato in sede di gara (per le due migliori offerte), sia per la tratta principale, sia per le due tratte aggiuntive prevedendo altresì la facoltà dell'Amministrazione di rifiutare le modifiche di tracciato proposte nel progetto individuato a base della procedura negoziata;

B) necessità di inserire la richiesta di offerta economica per le tratte aggiuntive prevedendo l'assegnazione, nel successivo confronto competitivo tra le due migliori offerte da aggiudicare sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, di un punteggio anche all'offerta economica per le tratte aggiuntive valorizzando per l'attribuzione di detto punteggio il ribasso sul costo parametrico della tratta principale. Contestuale necessità di inserire nella convenzione una clausola di negoziazione di detto valore parametrico con l'applicazione della variante migliorativa al fine dell'utilizzo di nuove tecniche e materiali che, migliorando la qualità dell'opera, possano portare ad una diminuzione dei costi di costruzione;

C) inserire nella lettera d'invito le aree pubbliche destinate alla cessione o alla valorizzazione immobiliare, con i limiti di edificabilità e di destinazione d'uso e ammettere un "rilancio" anche sulla migliore offerta immobiliare più vantaggiosa per l'Amministrazione;

D) rivisitare l'art.2.5 della convenzione affinché i costi relativi alle lett. b) e c), di indennità di esproprio e deviazioni sottoservizi e fognature nonché sopraservizi, qualora dovessero aumentare dopo la progettazione definitiva (approvata), siano a carico del Concessionario e affinché i costi relativi alla lett. a), scavi archeologici e relativi aumenti di costo di costruzione, qualora dovessero aumentare dopo la progettazione definitiva (approvata), siano a carico del Concessionario;

E) rivisitare l'art.7 della convenzione, per eliminare i rimborsi a misura e prevedere esplicitamente che il costo di costruzione, non dipendente dai ritrovamenti archeologici o dalle interferenze profonde o di superficie, qualora si verificano dopo la progettazione definitiva, sia a carico del Concessionario, salvo l'art.132 del codice dei contratti, in particolare per ciò che attiene ai ritrovamenti archeologici collegati a cause di forza maggiore sopravvenute e non prevedibili;

F) inserire nell'art.13 della convenzione (cause di risoluzione e revoca) la previsione di un termine massimo di durata della fase di indagine archeologica superato il quale l'amministrazione ha la facoltà di recedere dalla convenzione e, nel medesimo art.13, sostituire la formulazione degli art.13.2 e art.13.1, nella parte in cui si esprimono, rispettivamente, con "avrà diritto" e "potrà risolvere", con la previsione della risoluzione di diritto della convenzione in presenza dei livelli massimi di inadempimento ivi indicati;

3. Dispone che la Direzione Vigilanza Lavori, Servizi e Forniture comunichi la presente delibera a Roma Metropolitane SrL ed al Sindaco di Roma

Il Consigliere Relatore: Giuseppe Borgia

Il Presidente: Giuseppe Brienza

Depositato presso la Segreteria del Consiglio in data 30 giugno 2011

Il Segretario: Maria Esposito