

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, ed entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione.

Roma, 6 dicembre 2016

Il direttore generale: MELAZZINI

16A08752

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 1° maggio 2016.

Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 «Pedemontana» - misure di defiscalizzazione, ai sensi dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (CUP F81B03000120001). (Delibera n. 13/2016).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo comitato la funzione di definire le linee guida in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, tra l'altro, all'art. 36, comma 1, nel modificare l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, conferma la competenza di questo comitato in materia di atti convenzionali con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successive modifiche e integrazioni, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), istituito con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996), che, all'art. 1, prevede che, su richiesta di questo comitato o dei ministeri interessati, lo stesso nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità;

Visto l'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità 2012) e successive modifiche e integrazioni, che:

i) introduce misure di defiscalizzazione al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture, incluse in piani o programmi di amministrazioni pubbliche previsti a legislazione vigente e da realizzare con i contratti di partenariato pubblico privato;

ii) prevede l'utilizzo delle misure stesse anche per le infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento con analoghi contratti di partenariato pub-

blico privato, nel caso in cui risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico-finanziario (PEF);

iii) stabilisce che la misura massima del contributo pubblico a fondo perduto, incluse le suddette misure, non può eccedere il 50 per cento del costo dell'investimento;

iv) demanda specifici adempimenti a questo comitato, che si pronunzia previo parere del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), che allo scopo è integrato con due ulteriori componenti designati rispettivamente dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la delibera 18 febbraio 2013, n. 1, (*Gazzetta Ufficiale* n. 206/2013), successivamente integrata con delibera 8 novembre 2013, n. 72 (*Gazzetta Ufficiale* n. 135/2014), con la quale questo comitato ha approvato le «Linee guida per l'applicazione delle misure di agevolazione fiscale previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011», le quali dettano peculiari previsioni in merito alle opere di interesse strategico in corso di affidamento;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

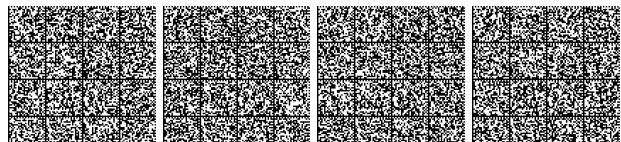
l'art. 200, comma 3, che prevede che in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del suddetto decreto, all'esito della quale, il suddetto Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo n. 228/2011, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

l'art. 201, comma 9, che prevede che, «fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del presente codice o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea»;

l'art. 214, comma 2, lettera *d*) e *f*), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alle deliberazioni di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano, comunque, validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;

l'art. 216, comma 1, che prevede che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, lo stesso si applica alle procedure e ai contratti



ti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, risulta ammissibile all'esame di questo comitato;

Vista la disciplina vigente in materia di codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrigere in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e stabilito che lo stesso CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del fondo opere e del fondo progetti»;

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi, e visto in particolare comma 3 dello stesso articolo, così come attuato con delibera di questo comitato 28 gennaio 2015, n. 15, (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), che aggiornerà le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corrigere *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

Viste le delibere 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), che all'allegato 1 include, nell'ambito del «corridoio plurimodale dorsale centrale», il «collegamento Campogalliano - Sassuolo», e la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2015 S.O.), con la quale questo comitato ha espresso parere sul vigente XI Allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «tabella O avanzamento programma infrastrut-

ture strategiche», l'infrastruttura «collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo»;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° programma delle infrastrutture strategiche;

Viste la delibera 18 marzo 2005, n. 20 (*Gazzetta Ufficiale* n. 226/2005), con la quale questo comitato ha approvato il progetto preliminare della «Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra la A 22 e la S.S.467 Pedemontana», la delibera 27 marzo 2008, n. 54 (*Gazzetta Ufficiale* n. 10/2009 ed errata corrigere n. 51/2000), con la quale questo comitato ha assegnato ad ANAS, in via programmatica:

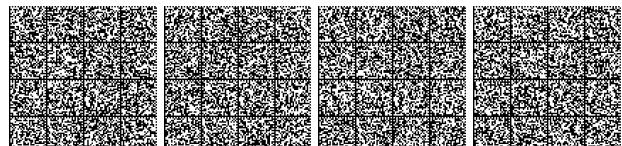
i) un contributo di € 8.678.046, per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dall'art. 2, comma 257, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) con decorrenza 2009;

ii) un contributo di € 13.017.069, per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dalla norma suddetta con decorrenza 2010, suscettibili di sviluppare complessivamente un volume di investimento di 234,606 milioni di euro, la delibera 22 luglio 2010, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 8/2012), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della «Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo di collegamento tra la A 22 e la S.S.467 Pedemontana» e disposto l'assegnazione definitiva dei suddetti contributi, e la delibera 3 agosto 2011, n. 52 (*Gazzetta Ufficiale* 10 gennaio 2012), con la quale sono state integrate le prescrizioni relative allo schema di convenzione già formulate con la predetta delibera n. 62/2010;

Vista la proposta di cui alla nota 21 dicembre 2015, n. 46866, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo comitato dell'argomento «collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo, applicazione dell'art. n. 18 della legge n. 183/2011», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, successivamente integrata con nota del 9 febbraio 2016, n. 2030;

Considerato che la legge n. 183/2011 (legge di stabilità 2012) ha espressamente devoluto a questo comitato, previo parere del NARS, il potere di determinare le misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge medesima;

Considerato che il NARS, nelle riunioni istruttorie del 23 febbraio, del 2 marzo e dell'8 marzo 2016, ha proceduto all'esame della documentazione trasmessa e ha rilevato che: il piano economico finanziario (PEF) della concessione prevedeva il rimborso, da parte del concessionario, del contributo pubblico in conto capitale, pari a circa 215 milioni di euro, con una remunerazione del 5 per cento annuo a favore del concedente, successivamente all'utilizzo delle misure di defiscalizzazione; la necessità di assicurare che in nessun momento la somma della quota di contributo pubblico in conto capitale non rimborsata e delle suddette misure di defiscalizzazione superasse il limite di legge del 50 per cento del costo dell'investimento, risultando necessario differire l'utilizzo delle misure di defi-



scalizzazione fino al termine del rimborso del contributo pubblico in conto capitale da parte del concessionario;

Vista la nota 17 marzo 2016, n. 4489, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una nuova proposta di PEF redatta dal concessionario, basata sul differimento dell'utilizzo delle misure al fine di escludere la sovrapposizione delle medesime con l'utilizzo del contributo in conto capitale di defiscalizzazione che tiene conto delle osservazioni emerse nelle riunioni istruttorie predette;

Considerato che il bando di gara relativo all'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, pubblicato in data 3 dicembre 2010, fissava l'importo complessivo della concessione in circa 881 milioni di euro (I.V.A. esclusa), di cui 506 milioni circa di costo dell'investimento e 375 milioni circa di costi di gestione operativa, prevedendo un contributo pubblico a fondo perduto, assegnato con delibera n. 62/2010, suscettibile di sviluppare all'epoca un volume di investimento di 234,600 milioni di euro;

Considerato che la lettera di invito, in data 1° febbraio 2012, stabiliva che i concorrenti avrebbero potuto prevedere l'utilizzo delle suddette misure di defiscalizzazione che, nel frattempo, erano state introdotte dalla legge n. 183/2011 (legge di stabilità 2012);

Considerato che in sede di risposta ai quesiti posti dai soggetti interessati il concedente ha specificato le modalità di applicazione delle misure di defiscalizzazione e ha precisato che, ai fini dell'attribuzione del punteggio di gara, si sarebbe tenuto conto anche delle eventuali restituzioni/remunerazioni del contributo;

Considerato che il 2 aprile 2014 l'ATI Autostrada del Brennero S.p.A. - Impresa Pizzarotti & C S.p.A. - Copasette Soc. Coop. - Oberosler Cav. Pietro S.p.A. - Consorzio Stabile COSEAM Italia S.p.A. - Edilizia Wipptal S.p.A. - Cordioli & C. S.p.A., è stata dichiarata aggiudicataria della concessione;

Considerato che il NARS, preso atto dell'espressa richiesta del Ministero di settore, si è pronunciato favorevolmente, con prescrizioni, in merito al riconoscimento delle misure di defiscalizzazione con parere n. 1/2016 sulla base delle linee guida di cui alla delibera n. 1/2013 e successive modifiche e integrazioni le quali, adottate prima dell'aggiudicazione definitiva, prevedono l'applicazione delle stesse anche alle cd. «opere in corso di affidamento»;

Considerato che restano comunque in capo al Ministero di settore il compito e le responsabilità di verificare la compatibilità delle previsioni contenute nelle citate linee guida con la disciplina prevista per l'affidamento della concessione;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del richiamato parere del NARS, e in particolare sotto l'aspetto finanziario:

che l'arco temporale del Piano finanziario regolatore (PFR) base, del PFR defiscalizzato e del PEF defiscalizzato, pervenuti a marzo 2016, è pari a 31 anni (1° gennaio 2013 - 31 dicembre 2043);

che a fronte di un valore complessivo dell'investimento inclusivo degli oneri finanziari capitalizzati, assomma a circa 514 milioni di euro e costituisce il valore di riferimento per definire la soglia del 50 per cento, che individua in circa 256,81 milioni di euro il limite massimo della somma del contributo pubblico e delle misure di defiscalizzazione;

che PEF e PFR, oltre a 215 milioni di euro di contributo in conto capitale, prevedono nell'ambito della determinazione delle misure ex art. 18 della legge 183/2011 circa 330,4 milioni di euro di misure di defiscalizzazione in valore nominale;

che in valore nominale, la somma del contributo in conto capitale di 215 milioni di euro e del contributo teorico di 41,8 milioni di euro, è pari a 256,80 milioni di euro e risulta quindi inferiore al limite massimo del 50 per cento dell'investimento complessivo;

che, in valore attuale, la somma del contributo pubblico in conto capitale e delle misure di defiscalizzazione risulta pari a 50,7 per cento del costo di investimento, superiore al limite del 50 per cento;

che il NARS ha proposto, ai fini di una miglior tutela della finanza pubblica, di ridurre l'importo delle misure di defiscalizzazione da 330,4 milioni di euro a 312 milioni di euro, potendosi dedurre la differenza di circa 18 milioni di euro, dal primo anno di defiscalizzazione;

che il tasso di congrua remunerazione del capitale investito che assicura l'equilibrio del PEF è pari al 8,64 per cento (i.e. WACC);

che il rimborso del contributo pubblico è previsto negli anni dal 2018 al 2032, il pagamento della relativa parte interessi nel periodo dal 2032 al 2035 e l'utilizzo delle misure di defiscalizzazione nel periodo dal 2033 al 2043;

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le prescrizioni dal medesimo proposte;

Vista la nota 1° maggio 2016, n. 2182, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

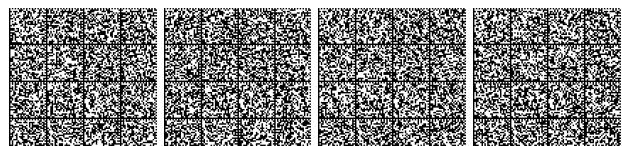
Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta l'assenso del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. Determinazione del contributo pubblico a fondo perduto/misure agevolative di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 18 della legge 12 dicembre 2011, n. 183, il contributo pubblico teorico, oltre all'importo di 215 milioni di euro come sopra specificato necessario per l'equilibrio del PEF relativo alla



concessione per la costruzione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo è determinato nell'importo di 41,8 milioni di euro.

1.2. L'ammontare delle misure agevolative da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della citata legge n. 183/2011 e successive modifiche e integrazioni, è fissato una tantum e per l'intera durata della concessione, in 312 milioni di euro in valore nominale da utilizzarsi nel periodo dal 2033 al 2043. Tale importo rappresenta il limite massimo riconoscibile che non potrà essere superato durante l'intera durata della concessione ai sensi del punto 2.1 della citata delibera n. 1/2013. La differenza di 18 milioni di euro rispetto all'importo di 330,4 milioni di euro previsto dal PEF oggetto di esame, sarà dedotta dal primo anno di defiscalizzazione ai fini della migliore tutela della finanza pubblica.

1.3. I criteri e le modalità per la rideterminazione- della misura delle agevolazioni in caso di miglioramento dei parametri posti a base del PEF sono:

i. la riduzione del parametro Kd rispetto al valore inserito nel WACC previsto nel PEF allegato alla convenzione a seguito della sottoscrizione del contratto di finanziamento;

ii. la riduzione dei costi di investimento a consuntivo rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla convenzione;

iii. l'efficientamento dei costi operativi gestionali rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla convenzione;

iv. i maggior introiti da pedaggio consuntivati derivanti da maggiori livelli di traffico rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla convenzione.

1.4. Ai sensi del comma 5.3 dell'allegato 1 alla delibera n. 1/2013, il contributo pubblico e/o le misure riconosciute con la presente delibera decadono qualora il contratto di finanziamento per l'opera non sia stipulato entro 12 mesi dall'approvazione dell'atto convenzionale che recepisca il suddetto contributo pubblico e/o le misure assegnate.

2. Ulteriori disposizioni:

2.1 Il contributo pubblico di 215 milioni di euro, di cui al punto 1.1, è costituito, come specificato nella tabella seguente:

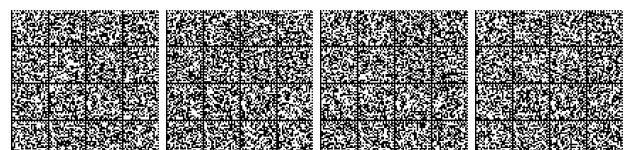
a) dalle annualità dal 2009 al 2018 di un contributo di € 8.678.046 previsto dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) assegnato all'intervento con delibera n. 62/2010;

b) dalle annualità dal 2010 al 2018 di un secondo contributo di € 13.017.069 a valere sulla stessa norma e anch'esso assegnato con la medesima delibera;

c) da € 11.065.919 dell'annualità 2019 del contributo di cui al punto b). Le restanti quote annuali, pari complessivamente a € 110.426.725 dei suddetti contributi assegnati all'intervento con delibera n. 62/2010, a loro volta pari complessivamente a € 325.426.725, sono revocate e affluiscono al Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, di cui all'art. 202, comma 1, lettera b) del decreto legislativo n. 50/2016.

Risorse relative ai 215 milioni di euro di contributo pubblico

Annualità	Primo contributo dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008)	Secondo contributo dall'articolo 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008)	Totale
2009	8.678.046	0	8.678.046
2010	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2011	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2012	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2013	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2014	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2015	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2016	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2017	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2018	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2019	0	11.065.919	11.065.919
Totale	86.780.460	128.219.540	215.000.000



Somme residue a disposizione del CIPE

Annualità	Primo contributo dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008)	Secondo contributo dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008)	Totale
2019	8.678.046	1.951.150	10.629.196
2020	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2021	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2022	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2023	8.678.046	13.017.069	21.695.115
2024	0	13.017.069	13.017.069
Totale	43.390.230	67.036.495	110.426.725

2.2. Ministero proponente dovrà adeguare il PEF, il PFR e l'atto convenzionale in conformità alle prescrizioni del Nucleo di consulenza per l'attuazione e regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) formulate nel parere n. 1/2016, e in particolare alle prescrizioni di cui all'allegato alla presente delibera, che fa parte integrante della medesima.

2.3. Il Ministero proponente, tenuto conto che il progetto definitivo dell'opera è stato approvato con delibera n. 62/2010, dovrà:

acquisire l'espressa accettazione da parte del concessionario del valore del WACC al 8,64 per cento, che assicura l'equilibrio del PEF, ad esclusione di qualsiasi altra ipotesi prospettata;

assicurare che la restituzione del contributo pubblico di 215 milioni di euro, con riferimento sia alla quota capitale sia alla quota interessi, e la sua attualizzazione complessiva, avvenga in coerenza con i presupposti che hanno portato alla valutazione dell'offerta dichiarata vincitrice;

assicurare che la differenza tra il valore attuale del contributo ricevuto e del contributo restituito sia pari a zero;

assicurare che il contratto di concessione contenga il piano di ammortamento del suddetto contributo pubblico evidenziando la restituzione del capitale nonché la relativa remunerazione al tasso del 5 per cento;

inserire clausole convenzionali volte a tutelare la finanza pubblica da eventuali richieste di riequilibrio future legate all'aggiornamento delle previsioni di traffico e a recepire le condizioni finanziarie di cui al punto 5.1 della delibera n. 1/2013, fissando un termine di 12 mesi tra la data di approvazione del progetto definitivo e la sottoscrizione del contratto di finanziamento, per quanto compatibili;

inserire specifiche clausole che escludano l'indennizzo o il risarcimento a favore del concessionario nei casi di:

(i) mancata approvazione del progetto definitivo e/o del relativo piano economico-finanziario da parte di questo Comitato;

(ii) recesso da parte del concessionario per mancato accordo sul riequilibrio del PEF;

(ii) mancato finanziamento o realizzazione dell'opera;

2.4. Le risorse derivanti dalla restituzione del contributo pubblico di 215 milioni di euro, con riferimento sia alla quota capitale sia alla quota interessi, affluiscono al Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, di cui all'art. 202, comma 1, lettera b) del decreto legislativo n. 50/2016.

3. *Clausole finali*

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi a quanto deliberato ai precedenti punti in ordine alla concessione delle misure di defiscalizzazione di cui all'art. 18 della legge n. 183/2011 e successive modifiche e integrazioni.

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

3.3. Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il concessionario dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti con il sistema di Monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

3.4. Ai sensi della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.



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

Roma, 1° maggio 2016

Il Presidente:
RENZI

Il segretario:
LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 23 novembre 2016
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg. n. 2922

ALLEGATO

PRESCRIZIONI

Il Ministero di settore dovrà verificare la compatibilità delle seguenti prescrizioni in merito alla Convenzione con la disciplina di gara e porre in essere i conseguenti adempimenti.

1. Occorre modificare l'art. 3.2, lettera *ee*) della Convenzione, ove è stata inserita la previsione dell'obbligo a carico del concessionario di fornire flussi costanti di informazioni con modalità coerenti con il MIP, prevedendo un invio diretto delle stesse al CIPE;

2. Deve essere modificato l'art. 12 che prevede l'applicazione della cd. formula semplificata al fine delle determinazioni tariffarie annue, stabilendo che la formula previsionale sia quella indicata dalla Delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 39/2007;

3. Con specifico riferimento alle Misure di defiscalizzazione:

A. occorre inserire nel testo convenzionale apposito articolo del seguente tenore:

- «le parti si danno atto che il PEF allegato alla presente Convenzione di concessione include tra le fonti di finanziamento, ai sensi dell'art. 18 della legge 12 novembre 2011 n. 183, le seguenti misure, che decorreranno dall'entrata in esercizio di tutti i lotti, per la realizzazione dell'intero collegamento autostradale:

- per il periodo dal ... al ..., l'esenzione fiscale ai fini IRAP ed IRES;

- per il periodo dal ... al ..., la compensazione del debito I.V.A. dovuto ai sensi dell'art. 27 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/72 e successive modifiche e integrazioni;

- l'ammontare di tali misure, che potranno essere utilizzate solo successivamente alla data di entrata in esercizio dell'intera opera, rimarrà fisso per l'intera durata della concessione:

- in sede di aggiornamento quinquennale o revisione del PEF e del PFR la revisione del valore delle misure di cui al comma precedente e della loro articolazione temporale deve assicurare il rispetto delle seguenti condizioni:

- Costo medio ponderato del capitale (WACC).

Il WACC previsto nel PFR base può variare solo con le seguenti modalità:

• il k_e non è soggetto ad aggiornamenti in aumento;

• il k_d può essere aggiornato solo al momento della sottoscrizione del contratto di finanziamento, coerentemente alle clausole di variazione contenute nell'Allegato n. 1 della Delibera CIPE 18 febbraio 2013 n. 1.

- Rischio costruzione

Non possono essere riequilibrati attraverso variazioni dell'importo delle Misure gli eventuali incrementi del costo dell'investimento rispetto all'ammontare del costo dell'investimento previsto in sede di assegnazione delle Misure.

In ogni caso, in sede di aggiornamento quinquennale o di revisione del PEF o del PFR, si terrà altresì conto, nella definizione dei parametri

tri e del valore dei costi ammessi per i successivi periodi regolatori, di quanto segue:

- dell'eventuale riduzione dei costi di investimento a consuntivo rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla presente Convenzione di Concessione;

- dell'eventuale efficientamento dei costi operativi gestionali rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla presente Convenzione di Concessione;

- dei maggiori livelli di traffico rispetto alle previsioni contenute nel PEF allegato alla presente Convenzione di concessione;

Il Concessionario prende atto che il rendimento effettivo ad esso riconosciuto per l'intera durata della concessione non potrà essere complessivamente superiore al TIR dell'equity risultante dal PEF allegato alla presente Convenzione di Concessione.

- Ogni anno, entro i termini di adempimento della liquidazione delle imposte di esercizio, il concessionario trasmette al concedente il prospetto relativo all'equivalenza finanziaria, di cui al punto 3.4 della delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 18 febbraio 2013 n. 1, integrato con i seguenti dati aggiornati con riferimento all'anno precedente e a tutti gli anni di utilizzo delle misure:

a. le imposte sui redditi e l'IRAP effettivamente compensate con il predetto contributo a fondo perduto non disponibile;

b. il versamento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta ai sensi dell'art. 27 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, compensato con il contributo pubblico a fondo perduto non disponibile.

- Ai fini dell'aggiornamento quinquennale o revisione del PEF/PFR, di cui al punto 12.1 della Convenzione unica, in occasione dell'approvazione dell'ultimo bilancio di esercizio del periodo regolatorio, il concessionario comunica al concedente:

i. gli scostamenti dei valori consuntivi rispetto a quelli previsti relativi, in particolare, al volume di traffico, all'entrata in funzione degli effettivi investimenti da remunerare, all'ammontare dell'ammortamento finanziario e alla struttura patrimoniale effettivamente adottata dal concessionario;

ii. le ipotesi per il nuovo quinquennio e l'eventuale proposta migliorativa di rimodulazione delle Misure nel caso di variazione delle condizioni di equilibrio originariamente previste.

- Il concedente, previa valutazione della proposta del concessionario, sottoscrive con il medesimo apposito atto aggiuntivo la cui efficacia è subordinata all'approvazione da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze».

B. Occorre inserire una clausola del seguente tenore: «in attuazione di quanto disposto dal CIPE con delibera n. [•], il Concessionario decadrà dalle misure assegnate e/o riconosciute con la medesima delibera qualora il contratto di finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera non venga sottoscritto entro 12 mesi dalla approvazione del progetto definitivo»;

4. Il Ministero proponente dovrà, altresì, garantire l'inserimento nel testo convenzionale di apposita clausola che disciplini, in coerenza con quanto previsto dal piano economico-finanziario, la restituzione del contributo pubblico disciplinando opportunamente, anche ai fini del rispetto della finanza pubblica, il regime delle conseguenze derivanti dalla mancata e/o ritardata restituzione dello stesso.

16A08757

