

2010, relativo al conferimento delle deleghe all'adozione del provvedimento finale;

Visto il decreto dirigenziale in data 5 febbraio 2003, come sostituito dal decreto dirigenziale in data 25 ottobre 2012, del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con il quale la società Istituto Giordano S.p.A. è stata designata quale organismo di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi ai sensi del succitato d.P.R. 407/99;

Vista l'istanza in data 30 novembre 2012 con la quale la Società Istituto Giordano S.p.A. ha richiesto l'estensione delle procedure di valutazione anche per i moduli F e G;

Considerato che le procedure di valutazione della conformità di cui ai moduli F e G risultavano essere già comprese all'interno del primo decreto di designazione della Società Istituto Giordano (decreto dirigenziale 5 febbraio 2003);

Considerato che dalla documentazione relativa agli audit di sorveglianza effettuati successivamente alla prima designazione dell'Organismo Istituto Giordano si evince l'attuazione e l'implementazione delle procedure di valutazione della conformità di cui ai moduli F e G;

Considerato l'audit di sorveglianza eseguito nei giorni 9-10-11 aprile 2013 presso la sede dell'Istituto Giordano S.p.A. nel quale è emerso l'utilizzo di procedure di valutazione della conformità di cui ai moduli F e G;

Considerata la necessità di rendere pubblica la designazione dell'organismo anche per le suddette procedure di valutazione della conformità attualmente escluse dal decreto di designazione citato in premessa;

Decreta:

Art. 1.

La Società Istituto Giordano S.p.A. con sede a Bellaria (Rimini) via Rossini, 2 è designata quale organismo di prova, per i moduli B, D, E, F e G ai sensi dell'art. 7 del d.P.R. 6 ottobre 1999, n. 407 per l'esecuzione delle pro-

cedure di valutazione della conformità dei seguenti equipaggiamenti marittimi:

allegato A.1/1 alla Direttiva 2002/75/CE (Mezzi di salvataggio): Tutti gli item.

allegato A.1/3 alla Direttiva 2002/75/CE (Protezione antincendio): Tutti gli item ad esclusione di:

A.1/3.9 Impianti di estinzione a sprinkler equivalenti a quelli previsti dalla regola II-2/12 della Convenzione Solas;

A.1/3.10 Ugelli spruzzatori per impianti fissi di estinzione incendi ad acqua spruzzata sotto pressione nel locale macchine;

A.1/3.12 Dispositivi per impedire il passaggio di fiamme nelle cisterne delle petroliere;

A.1/3.15 Materiali diversi dall'acciaio per tubature di adduzione di olio e di olio combustibile;

A.1/3.28 Sistema antincendio a sprinkler (limitato alle teste sprezzatrici e al sistema automatico di estinzione incendi "a sprinkler" e di segnalazioni incendi p.e. interruttori flusso metrici e quadri di allarme).

allegato A.1/4 alla Direttiva 2010/68/CE (apparecchiature di navigazione): Esclusivamente limitato al seguente item:

A.1/4.49 Scala per pilota.

Art. 2.

Il decreto dirigenziale in data 25 ottobre 2012, citato in premessa, è abrogato

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 22 agosto 2013

Il capo reparto: CARLONE

13A07271

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 18 febbraio 2013.

Direttiva in materia di attuazione delle misure di compensazione fiscale previste dall'articolo 18 della legge n. 183/2011. (Delibera n. 1/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la

revisione degli strumenti convenzionali che disciplinano le convenzioni autostradali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, in particolare, l'art. 2, comma 83, così come modificato dall'art. 1, comma 1030, lettera b), punti 1 e 2, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

Visto l'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio an-



nuale e pluriennale dello Stato” (legge di stabilità 2012), come modificato:

dall’art. 42, commi 8 e 9-*bis*, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

dall’art. 3-*septies*, comma 1, del decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 aprile 2012, n. 44, sostituito dall’art. 2, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134;

dall’art. 59, comma 1, lettere *a*) e *b*), del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

dall’art. 2, comma 1, lettere *b*), *c*) e *d*), del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134;

dall’art. 33, comma 3, lettere *a*) e *b*), del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

Vista la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*G.U.* n. 118/1996), in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe, che ha previsto l’istituzione del Nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) presso questo Comitato, istituzione poi disposta con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*G.U.* n. 138/1996);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 novembre 2008 e ss.mm.ii., con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS e 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;

Vista la nota 28 gennaio 2013, n. 3005, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, per l’esame in sede di riunione preparatoria alla seduta di questo Comitato, il documento tecnico intitolato “Linee Guida per l’applicazione delle misure previste dall’art. 18 della legge n. 183/2011”;

Considerato che l’art. 18 della citata legge n. 183/2011, come integrato dall’art. 33 del decreto-legge n. 179/2012, convertito dalla legge n. 221/2012, introduce — al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture incluse in piani o programmi di amministrazioni pubbliche previsti a legislazione vigente, da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all’art. 3, comma 15-*ter*, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 — la possibilità di riconoscere al titolare del contratto le misure agevolative ivi previste, in sostituzione, totale o parziale, del contributo stesso, in modo da assicurare la sostenibilità economica dell’operazione di partenariato pubblico privato tenuto conto delle condizioni di mercato, e dispone

che le medesime misure possano essere utilizzate anche per le infrastrutture a carattere strategico già affidate o in corso di affidamento con contratti di partenariato pubblico privato di cui alla norma richiamata nel caso che risulti necessario ripristinare l’equilibrio del piano economico finanziario;

Ritenuto opportuno, al fine di ridurre i rischi di eccessivi oneri per la finanza pubblica, esplicitare i requisiti, i criteri e le modalità di applicazione del predetto art. 18 con riferimento sia alla determinazione dell’ammontare ed erogazione dell’agevolazione sia alla eventuale rideeterminazione della stessa agevolazione laddove migliorino le condizioni del mercato favorendo un maggiore autofinanziamento;

Visto il parere 31 gennaio 2013, n. 1, con il quale il NARS, appositamente integrato in ragione della rilevanza dei profili di finanza pubblica con due componenti designati dal Ministro dell’economia e delle finanze e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del comma 2 del citato art. 18 della legge n. 183/2011, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul documento tecnico trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la nota 13 febbraio 2013, n. 4827, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso stesura aggiornata delle Linee guida in questione che recepisce tutte le richieste di modifica emerse in sede istruttoria ed in particolare le proposte avanzate dal NARS nel menzionato parere;

Tenuto conto dell’esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 13 maggio 2010, n. 58);

Vista la nota 15 febbraio 2013, n. 736, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e del Ministero dell’economia e delle finanze e posta a base dell’odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze;

Delibera:

È approvato il documento tecnico allegato, intitolato “Linee guida per l’applicazione delle misure previste dall’art. 18 della legge n. 183/2011”, che forma parte integrante della presente delibera.

Roma, 18 febbraio 2013

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 9 agosto 2013

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 7 Economia e finanze, foglio n. 172



LINEE GUIDA PER L'APPLICAZIONE DELLE MISURE PREVISTE DALL'ART. 18 DELLA LEGGE 183/2011

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

- 1.1. Le presenti Linee Guida disciplinano l'applicazione delle misure agevolative previste dall'articolo 18, della legge n. 183/2011 e s.m.i., alle opere del Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001, da realizzare, già affidate o in corso di affidamento con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nel caso in cui risulti necessario assicurare o ripristinare l'equilibrio del piano economico finanziario.
- 1.2. Le misure agevolative possono essere previste a beneficio delle società di progetto di cui all'articolo 156 del D.Lgs. 163/2006, nonché, a seconda delle diverse tipologie di contratto, del soggetto interessato, ivi inclusi i soggetti concessionari.
- 1.3. Le misure possono essere concesse per:
 - a. nuove infrastrutture di interesse strategico nazionale ancora da realizzare per le quali non sussiste la sostenibilità economica dell'operazione (articolo 18, comma 1);
 - b. infrastrutture di interesse strategico nazionale già affidate o in corso di affidamento nel caso in cui risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico finanziario (articolo 18, comma 2).Le misure non possono essere concesse per le infrastrutture strategiche già realizzate ed entrate in esercizio.
- 1.4. Per opere già affidate si intendono quelle per le quali alla data di entrata in vigore della legge n. 221/2012 di conversione del decreto legge n. 179/2012 sia stata approvata la convenzione di concessione; per opere da affidare si intendono quelle per le quali alla predetta data non sia stato ancora pubblicato il bando di gara; per opere in corso di affidamento si intendono le opere per le quali alla data di entrata in vigore della legge 221/2012 risulta già pubblicato il bando di gara.

2. CONTRIBUTO PUBBLICO A FONDO PERDUTO E MISURE AGEVOLATIVE

- 2.1. Con apposita delibera, il CIPE:
 - I definisce l'importo teorico del contributo pubblico a fondo perduto necessario per assicurare o ripristinare l'equilibrio del piano economico finanziario (PEF), la cui somma con eventuali contributi pubblici pregressi non può essere superiore al 50 per cento del costo dell'investimento, e determina l'ammontare delle risorse disponibili a legislazione vigente;



- II determina, una sola volta e per l'intera durata della concessione, l'eventuale ammontare del contributo a fondo perduto da assegnare al progetto e, conseguentemente, l'ammontare delle misure agevolative previste dall'articolo 18, comma 1, della legge n. 183/2011 e s.m.i. da riconoscere a compensazione del contributo a fondo perduto o della quota dello stesso non disponibile ("Misure").
- 2.2. I beneficiari del contributo a fondo perduto e/o delle Misure per la realizzazione di nuove opere (art. 18, comma 1) non possono accedere a ulteriori contributi per il riequilibrio del PEF ai sensi dell'art. 18, comma 2.
- 2.3. Con la delibera di cui al precedente punto 2.1 il CIPE determina, altresì, i criteri e le modalità per la rideterminazione delle Misure accordate ove sussistano condizioni migliorative dei parametri posti a base del PEF.
- 2.4. Fermo restando l'equivalenza finanziaria tra la quota del contributo pubblico a fondo perduto non disponibile e l'ammontare delle Misure concesse, il rapporto tra la somma del valore attuale dell'eventuale contributo pubblico, dell'ammontare delle Misure concessi con la delibera di cui al precedente punto 2.1. e di eventuali contributi pubblici pregressi e il valore attuale del costo complessivo dell'investimento deve essere inferiore o al massimo uguale al 50 per cento.
- 2.5. Per le nuove opere, l'importo del contributo pubblico a fondo perduto nonché l'ammontare, le modalità e i termini delle Misure, utilizzabili anche cumulativamente, sono posti a base di gara per l'individuazione del concessionario. Il bando di gara deve prevedere tra i criteri di valutazione dell'offerta la riduzione del contributo pubblico a fondo perduto e/o delle Misure: in particolare, ai fini dell'affidamento del contratto/concessione, il bando di gara deve prevedere un'adeguata ponderazione inversamente proporzionale all'ammontare della quota del contributo pubblico e delle misure agevolative richieste rispetto al costo dell'investimento.
- Il contributo a fondo perduto e/o le Misure risultanti ad esito della gara sono indicate nell'atto convenzionale da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.
- Per le opere in corso di affidamento il cui bando di gara preveda contributo pubblico e l'utilizzo delle Misure per ridurre o azzerare detto contributo, l'eventuale contributo pubblico a fondo perduto e/o le Misure sono indicati dal CIPE con la delibera di cui al precedente punto 2.1. da emanarsi prima dell'approvazione della convenzione di concessione. Nel caso in cui alla data di cui al precedente punto 1.4. sia stata disposta l'aggiudicazione, l'eventuale contributo pubblico a fondo perduto e/o le Misure necessari per ripristinare l'equilibrio del PEF sono indicati dal CIPE con la predetta delibera da emanarsi a seguito della proposta fatta dal soggetto aggiudicatore, su specifica e motivata richiesta dell'aggiudicatario contenente la documentazione di cui al successivo punto 3.1..



Per le opere già affidate, il contributo a fondo perduto e/o le Misure determinati per il ripristino dell'equilibrio del PEF sono indicati nell'atto convenzionale da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

- 2.6. L'importo del contributo pubblico a fondo perduto nonché delle Misure di cui al punto 2.5., determinati nell'entità necessaria al fine di conseguire l'equilibrio del PEF, costituisce limite di spesa a carico della finanza pubblica.

Il contributo pubblico necessario per conseguire l'equilibrio del Piano economico finanziario e le misure agevolative compensative non potranno essere rideterminati in aumento in nessun caso per tutta la durata della concessione. Nella convenzione sarà inserita apposita clausola secondo la quale le misure agevolative riconosciute in sostituzione parziale o totale del contributo pubblico a fondo perduto potranno variare solo in riduzione, in caso di miglioramento dei parametri posti a base del piano economico finanziario.

Nel caso di nuove concessioni di infrastrutture, al termine della concessione il Piano economico finanziario deve evidenziare il completo ammortamento dell'investimento e la convenzione di concessione dovrà escludere ogni ipotesi di riconoscimento di un valore di subentro alla scadenza della medesima, né una situazione di indebitamento da parte del concessionario.

- 2.7. La concessione del contributo pubblico a fondo perduto e delle Misure di cui ai punti precedenti è effettuata nel rispetto della normativa europea e in particolare di quella relativa agli aiuti di stato, vigente al momento dell'affidamento, nonché in conformità alla disciplina nazionale e comunitaria in materia di operazioni di partenariato pubblico-privato.

3. PROCEDIMENTO PER LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PUBBLICO A FONDO PERDUTO E DELLE MISURE AGEVOLATIVE

- 3.1. Ai fini della determinazione del contributo a fondo perduto e/o delle Misure, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al CIPE:

II PIANO ECONOMICO FINANZIARIO REGOLATORIO (PFR) BASE: contiene il contributo pubblico a fondo perduto che concorre o dovrebbe concorrere al finanziamento dell'opera individuato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'importo del limite di spesa a carico della finanza pubblica è definito dal valore minimo che assicura, dati i parametri definiti nel PFR, l'equilibrio economico-finanziario del piano. Il PFR deve definire, tra l'altro, sulla base degli indirizzi di regolazione vigente: il costo dell'investimento, che comprende gli oneri accessori ammissibili ai sensi della normativa vigente, ivi inclusi gli oneri finanziari capitalizzati; il valore del costo medio ponderato del capitale (WACC); stime dei



volumi di traffico o dei servizi offerti; ipotesi di dinamica tariffaria coerenti ad obiettivi di sostenibilità e contenimento delle poste figurative; nonché per le concessioni in essere l'eventuale valore di subentro.

II PFR DEFISCALIZZATO: è ottenuto sostituendo in tutto o in parte il contributo a fondo perduto previsto nel PFR base con le Misure, specificando l'orizzonte temporale di applicazione delle stesse e mantenendo inalterate le ipotesi del PFR base.

I PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DEFISCALIZZATO: contiene le ipotesi di finanziamento dell'investimento che, considerate le proiezioni economico-finanziarie derivanti dal PFR DEFISCALIZZATO, risultano sostenibili per il progetto.

- 3.2. Ciascun Piano deve essere accompagnato da una dettagliata relazione del soggetto aggiudicatore che illustri le variabili e le stime sulla base delle quali i Piani sono stati redatti, i parametri minimi di finanziabilità e redditività, nonché le ipotesi di rideterminazione della misura delle agevolazioni in caso di miglioramento dei parametri posti a base del piano economico finanziario.
- 3.3. Ai fini del confronto tra il PFR BASE e il PFR DEFISCALIZZATO le variabili da considerare sono: la misura e la dinamica delle poste figurative; il valore del costo medio ponderato del capitale (WACC) previsto (e in particolare della componente relativa al premio di rischio) rispetto ai valori adottati per progetti comparabili; i volumi di traffico; la sostenibilità della dinamica tariffaria.
- 3.4. Il PFR defiscalizzato contiene un prospetto da cui risulti l'equivalenza finanziaria tra l'importo delle Misure e l'importo del contributo pubblico a fondo perduto non disponibile sostituito nonché il rispetto del limite del 50% del rapporto tra il valore attuale dell'ammontare delle Misure e/o dell'eventuale contributo pubblico e il valore attuale del costo complessivo. Nel calcolo del predetto rapporto e ai fini della verifica dell'equivalenza finanziaria è utilizzato quale tasso di attualizzazione il WACC del PFR. Le Misure previste al comma 1, lett. a), b) e c) dell'art. 18 sono rappresentate nel PFR defiscalizzato nel rispetto dei criteri indicati ai seguenti punti 3.5, 3.6 e 3.7.
- 3.5. La Misura generata dalle imposte sui redditi e dall'IRAP non versate (art. 18, comma 1 lett. a)) è rappresentata nel PFR defiscalizzato attraverso la riduzione del WACC durante il periodo di applicazione della Misura stessa.
- 3.6. La Misura generata dall'imposta sul valore aggiunto dovuta ai sensi del D.P.R. n. 633/1972 e s.m.i., e non versata (art. 18, comma 1, lett. b)) troverà applicazione mediante l'inserimento, tra i ricavi accessori del PFR DEFISCALIZZATO, dell'IVA che il concessionario avrebbe dovuto versare allo Stato e che, per effetto del ricorso alla misura, non verserà. Rispetto al PFR BASE, nel PFR DEFISCALIZZATO il flusso



aggiuntivo figurerà esclusivamente negli anni di applicazione della misura. Tale flusso aggiuntivo non dovrà essere considerato nel rigo relativo alle poste figurative del medesimo PFR DEFISCALIZZATO.

- 3.7. Con specifico riferimento alle infrastrutture autostradali, l'erogazione a beneficio del concessionario del contributo in conto esercizio (art. 18, comma 1, lett. c)) commisurato al canone di concessione previsto dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, nonché all'integrazione prevista dall'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e successive modificazioni, troverà applicazione, alla stregua dell'IVA, mediante l'inserimento, tra i ricavi accessori del PFR DEFISCALIZZATO, del valore di suddetto contributo. Rispetto al PFR BASE, nel PFR DEFISCALIZZATO il flusso aggiuntivo figurerà esclusivamente negli anni di applicazione della misura. Tale flusso aggiuntivo non dovrà essere considerato nel rigo relativo alle poste figurative del medesimo PFR DEFISCALIZZATO.
- 3.8. Le proiezioni economico-finanziarie previste nel PFR defiscalizzato, secondo quanto stabilito dai precedenti punti 3.5, 3.6 e 3.7, consentono di verificare nel PFR defiscalizzato dell'investimento le condizioni di finanziabilità del progetto e il rispetto di adeguati indici di equilibrio finanziario e patrimoniale della gestione.

4. AGGIORNAMENTO E MONITORAGGIO DELL'EFFETTIVO UTILIZZO DELLE MISURE

- 4.1. Fermo restando il limite di spesa a carico della finanza pubblica di cui al precedente punto 2.5., in sede di aggiornamento quinquennale o revisione del PEF e del PFR la revisione del valore delle Misure e della loro articolazione temporale deve assicurare il rispetto delle seguenti condizioni.

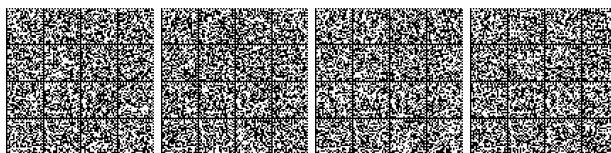
4.1.1 Costo medio ponderato del capitale (WACC)

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 già prescritte dal CIPE di cui all'Allegato 1.

4.1.2. 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 del contributo a fondo perduto e/o delle Misure.



- 4.2. Ogni anno, entro i termini di adempimento della liquidazione delle imposte di esercizio, il concessionario trasmette al concedente il prospetto di cui al punto 3.4, integrato con i seguenti dati aggiornati con riferimento all'anno precedente e a tutti gli anni di utilizzo delle Misure:
- le imposte sui redditi e l'IRAP effettivamente compensate con il predetto contributo a fondo perduto non disponibile;
 - il versamento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta ai sensi dell'articolo 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;
 - per il settore autostradale, l'ammontare del canone di concessione previsto dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, nonché, l'integrazione prevista dall'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e successive modificazioni, riconosciuti al concessionario come contributo in conto esercizio.
- 4.3. Ai fini dell'aggiornamento quinquennale o revisione del PEF/PFR, di cui al punto 4.1., in occasione dell'approvazione dell'ultimo bilancio di esercizio del periodo regolatorio, il concessionario comunica al soggetto aggiudicatore:
- gli scostamenti dei valori consuntivati 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;
 - 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.
- 4.4. Il soggetto aggiudicatore, 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.



5. MANCATA SOTTOSCRIZIONE CONTRATTO DI FINANZIAMENTO

- 5.1. Per le opere da realizzare come definite al punto 1.4, allo scopo di garantire adeguate condizioni di finanziabilità dei progetti da realizzare in partenariato pubblico-privato, il bando di gara deve prevedere che il contratto di concessione sia risolto in caso di mancata sottoscrizione del contratto di finanziamento o di mancata sottoscrizione o collocamento delle obbligazioni di progetto di cui all'art. 157 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, entro dodici mesi, decorrenti dalla data di approvazione del progetto definitivo. Resta salva la facoltà del concessionario di reperire la liquidità necessaria alla realizzazione dell'investimento attraverso altre forme di finanziamento previste dalla normativa vigente, purché sottoscritte entro il predetto termine. A tutela della finanza pubblica, il bando deve prevedere altresì che in caso di risoluzione del contratto di concessione per quanto previsto al precedente periodo, al concessionario non spetta alcun rimborso a nessun titolo per le spese sostenute sino a tale data.
- 5.2. Il bando di gara può prevedere che, qualora sia finanziabile solo uno o più stralci tecnicamente ed economicamente funzionali dell'intero progetto, il contratto di concessione rimarrà valido per la parte finanziata, facendo salva la facoltà del concedente di rimettere a gara la parte residua dell'opera, se decorso un congruo termine dall'approvazione del progetto definitivo dello stralcio funzionale, il concessionario non sia in grado di assicurare il completamento dell'intera opera.
- 5.3. Per le opere già affidate o in corso di affidamento come definite al punto 1.4, il CIPE, con la delibera di cui al precedente punto 2.1, dispone, per i casi in cui sia previsto un finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera, la decadenza del contributo pubblico e/o delle Misure assegnati e/o riconosciuti con la stessa delibera, qualora il relativo contratto di finanziamento non sia stipulato entro dodici mesi dall'approvazione dell'atto convenzionale che recepisca il contributo pubblico e/o le Misure determinati per il ripristino dell'equilibrio del PEF. Restano in ogni caso fermi e impregiudicati i contributi pubblici già attribuiti anteriormente alla Delibera di cui al punto 2.1. e la responsabilità dei concessionari per la mancata sottoscrizione del contratto di finanziamento.



ALLEGATO 1

Qualora in sede di sottoscrizione del contratto di finanziamento, dovesse verificarsi uno scostamento del costo del debito riportato nel piano economico-finanziario (PEF) allegato alla Convenzione, si procederà all'aggiornamento della medesima e del relativo piano economico-finanziario al fine di rideterminare l'equilibrio economico-finanziario con conseguente riallineamento del costo del debito (k_d) utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (WACC).

Il riallineamento del costo del debito (K_d):

i) qualora determinato da un incremento del K_d rispetto al valore riportato nel PEF, sarà definito in ragione del minore tra i seguenti valori:

- a) differenza tra il Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) del finanziamento indicato nel PEF allegato alla Convenzione, calcolato alla data di sottoscrizione del relativo contratto di finanziamento, e il TFE del finanziamento indicato nel PEF allegato alla Convenzione, calcolato in sede di assegnazione del contributo a fondo perduto e/o delle misure. Nel caso in cui tale differenza risulti negativa, il valore considerato è pari a zero;
- b) la differenza del costo del debito indicato nel PEF allegato alla Convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto;

ii) qualora determinato da una riduzione del K_d rispetto al valore indicato nel PEF allegato alla Convenzione, sarà definito dalla differenza tra il costo del finanziamento indicato nel PEF allegato alla Convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Nel caso in cui, successivamente, il concessionario proceda al rifinanziamento del debito previsto nel PEF vigente, il riallineamento del costo del debito sarà determinato in ragione di un valore pari alla differenza, solo se positiva, tra il costo del debito indicato nel PEF medesimo e il costo del debito rifinanziato.

Il TFE è calcolato sulla base della curva dei tassi BTP Benchmark rilevati dalla pagina "0#ITBMK=FIX" del circuito Reuters, secondo la seguente metodologia.

CALCOLO DEL TASSO FINANZIARIAMENTE EQUIVALENTE AI BTP BENCHMARK

Il Tasso Finanziariamente Equivalente ("TFE") indica il tasso di mercato di un'operazione finanziaria teorica avente le medesime caratteristiche del Finanziamento previsto nel Piano Economico Finanziario della convenzione (il "Finanziamento") in termini di modalità e periodicità di rimborso del capitale e di corresponsione degli interessi.



La procedura di rilevazione del TFE si articola nei seguenti passaggi:

1. Calcolo della durata finanziariamente equivalente del Finanziamento ("DFE"), inteso come il valore espresso in anni entro cui si verifica il rientro del capitale e delle cedole, tenendo conto anche dei flussi di erogazione;
2. Rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", con durata finanziaria immediatamente precedente la DFE;
3. Rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX" con durata finanziaria immediatamente successiva alla DFE;
4. Calcolo del tasso di rendimento, di un BTP teorico avente durata finanziaria corrispondente alla DFE del Finanziamento mediante interpolazione lineare dei rendimenti rilevati secondo i punti 2. e 3. che precedono. Tale rendimento corrisponde all'approssimazione del Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) rispetto alla curva dei BTP;
5. Nel caso in cui la DFE risulti uguale o superiore alla durata finanziaria massima del BTP benchmark si procederà al calcolo del tasso di rendimento di cui al precedente punto 4. mediante estrapolazione lineare dei rendimenti (i) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", di massima durata finanziaria, e (ii) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", di durata finanziaria immediatamente precedente.

Il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE in sede di assegnazione del contributo a fondo perduto e/o delle Misure e li comunica al Concedente; successivamente, il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE al momento di sottoscrizione del finanziamento e li comunica al Concedente.

13A07273

DELIBERA 18 marzo 2013.

Rimodulazione programma «opere piccole e medie nel Mezzogiorno» - Messa in sicurezza e ricostruzione del museo «Città della Scienza» di Napoli. (Delibera n. 24/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003), che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 1, comma 2, del decreto-legge 8 maggio 2006, n. 181, convertito dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, che trasferisce al Ministero dello sviluppo economico le funzioni di cui all'art. 24, comma 1, lettera c), del

decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ivi inclusa la gestione del Fondo aree sottoutilizzate;

Visto il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria», che all'art. 6-*quinquies* istituisce, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009, un Fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);

Visto il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, recante «Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il "Quadro Strategico Nazionale"», convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che all'art. 18 dispone che questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze

