

I Dossier fiscali

Opere Pubbliche in project financing

-agevolazioni fiscali-

Settembre 2014

SOMMARIO

PREMESSA	3
1. OPERE SENZA CONTRIBUTI PUBBLICI	3
1.1. Credito d'imposta	3
1.2. Esenzione dal canone di concessione	6
2. OPERE CON CONTRIBUTI PUBBLICI.....	7
2.1. Finanziamento mediante “defiscalizzazione”	7
2.1.1. Benefici per le “infrastrutture strategiche” – Modalità applicative	10
2.2. Esenzione dal canone di concessione.....	13

PREMESSA

Le agevolazioni fiscali riconosciute per la realizzazione, in “*project financing*”, di opere pubbliche si differenziano a seconda se le medesime infrastrutture fruiscono, o meno, di contributi pubblici.

In particolare, per le opere da realizzare senza contributi pubblici¹, in condizioni di squilibrio economico/finanziario, è intervenuto, da ultimo, l'art.11 del D.L. 133/2014 (cd. “*Decreto Sblocca Italia*”), in corso di conversione in legge (atto n.2629/C), in vigore dal 13 settembre 2014.

Al riguardo, le principali novità, che potrebbero subire modifiche in fase di conversione in legge del Provvedimento, consistono nell'estensione dell'ambito applicativo dell'agevolazione fiscale, sotto forma di credito d'imposta.

In particolare, è prevista la **riduzione**, da 200 milioni a **50 milioni di euro**², **del valore minimo delle opere** in “*project financing*” agevolabili, e **l'applicabilità dei benefici** per tutte le “**nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche**”, la cui **progettazione definitiva sia approvata entro il 31 dicembre 2016**.

Pertanto, con tale modifica viene riconosciuta l'applicabilità dei benefici fiscali ad un maggior numero di infrastrutture³.

Per quanto riguarda, invece, le infrastrutture per le quali sono previsti contributi pubblici⁴, in condizioni di squilibrio economico/finanziario, che fruiscono della “*defiscalizzazione*”, il CIPE, con la delibera 18 febbraio 2013, n.1, ha emanato le “*Linee guida*” sulle modalità applicative generali delle agevolazioni.

1. OPERE SENZA CONTRIBUTI PUBBLICI

1.1. Credito d'imposta

L'art.33 del D.L. 179/2012, convertito, con modificazioni, nella legge 221/2012 (cd. “*Decreto Sviluppo 2*”), come modificato, da ultimo, dall'art.11 del D.L. 133/2014⁵ introduce, **in via sperimentale**, fino al 31 dicembre 2016, un **credito d'imposta**, nella **misura massima** pari al **50% del costo dell'investimento connesso alla realizzazione di “nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi**

¹ Ai sensi dell'art.33 del D.L. 179/2012, convertito, con modificazioni, nella legge 221/2012 (cd. “*Decreto Sviluppo 2*”).

² Al riguardo, si ricorda che l'art.19, co.3, del D.L. 69/2013, convertito, con modificazioni, nella legge 98/2013 (cd. “*Decreto Fare*”) aveva già ridotto l'importo delle opere ammesse alla defiscalizzazione da 500 milioni a 200 milioni di euro.

³ Infatti, in base alla precedente formulazione della disposizione, in vigore fino al 12 settembre 2014, erano ammesse al beneficio le sole “opere infrastrutturali di rilevanza strategica nazionale” di importo minimo superiore a 200 milioni di euro, con esclusione, quindi delle opere di valore inferiore.

⁴ Ai sensi dell'art.18 della legge 183/2011 (legge di Stabilità 2012).

⁵ Il Provvedimento, in vigore dal 13 settembre 2014, è attualmente in corso di conversione in legge (atto n.2629/C).

approvati da amministrazioni pubbliche", attraverso contratti di partenariato pubblico/privato⁶.

Rispetto alla formulazione previgente della disposizione (che si riferiva alle sole "opere infrastrutturali di rilevanza strategica nazionale"), l'ambito applicativo dell'agevolazione è stato esteso alle "nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche", anche non rientranti nell'elenco delle "infrastrutture strategiche" di cui all'art.161 e seguenti del D.Lgs. 163/2006 (cfr. anche art.1, co.1, della legge 443/2001 - cd. "legge obiettivo").

Sono ammesse al beneficio le opere per le quali **non siano previsti contributi pubblici a fondo perduto e sia accertata** (dal CIPE) la **non sostenibilità del piano economico/finanziario**.

L'agevolazione trova applicazione per le **infrastrutture di importo superiore a 50 mln** di euro, che costituisce uno dei principali criteri di scelta delle opere da agevolare, ed è riconosciuta, come sopra detto, fino al 31 dicembre 2016.

Infatti, l'art.11 del D.L. 133/2014 ha abbassato il limite di importo delle opere che possono accedere ai benefici (il limite precedente era fissato ad un importo superiore a 200 mln di euro).

In particolare, tale limite temporale è riferito alla **«progettazione definitiva»** dell'opera, che deve, appunto, essere **approvata entro tale data**.

Pertanto, le **condizioni di accesso al beneficio** fiscale sono le seguenti:

- non devono essere previsti contributi pubblici a fondo perduto per la realizzazione delle infrastrutture;
- deve trattarsi di nuove infrastrutture "previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche" (infrastrutture "ordinarie" o "strategiche");

⁶ Ai sensi dell'art.3, co.15-ter, del D.Lgs. 163/2006 (cd. "Codice dei contratti pubblici"), che si riporta.

D.Lgs. 12 aprile 2006 n.163 - Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

(omissis)

Art. 3

(omissis)

15-ter - Ai fini del presente codice, i «contratti di partenariato pubblico privato» sono contratti aventi per oggetto una o più prestazioni quali la progettazione, la costruzione, la gestione o la manutenzione di un'opera pubblica o di pubblica utilità, oppure la fornitura di un servizio, compreso in ogni caso il finanziamento totale o parziale a carico di privati, anche in forme diverse, di tali prestazioni, con allocazione dei rischi ai sensi delle prescrizioni e degli indirizzi comunitari vigenti. Rientrano, a titolo esemplificativo, tra i contratti di partenariato pubblico privato la concessione di lavori, la concessione di servizi, la locazione finanziaria, il contratto di disponibilità, l'affidamento di lavori mediante finanza di progetto, le società miste. Possono rientrare altresì tra le operazioni di partenariato pubblico privato l'affidamento a contraente generale ove il corrispettivo per la realizzazione dell'opera sia in tutto o in parte posticipato e collegato alla disponibilità dell'opera per il committente o per utenti terzi. Fatti salvi gli obblighi di comunicazione previsti dall'articolo 44, comma 1-bis del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, alle operazioni di partenariato pubblico privato si applicano i contenuti delle decisioni Eurostat.

(omissis)

- le stesse devono essere di importo superiore a 50 mln di euro;
- è accertata dal CIPE⁷ la non sostenibilità del relativo piano economico/finanziario.

Inoltre, il CIPE individua i criteri e le modalità per «l'accertamento, determinazione e monitoraggio del credito d'imposta, nonché per la rideterminazione della misura in caso di miglioramento dei parametri» relativi al piano economico finanziario.

Circa tale aspetto, la Relazione illustrativa al “Decreto Sviluppo 2” sottolinea che la valutazione del CIPE riguarda la capacità del piano economico/finanziario di raggiungere, anche attraverso il mercato, la sostenibilità necessaria a consentire la realizzazione dell'opera, proprio per effetto del credito d'imposta.

Pur avendo ampliato la platea delle opere pubbliche ammesse alle agevolazioni, il Legislatore ha fissato un tetto massimo **complessivo** per le **opere** non “di rilevanza strategica nazionale”, pari a **2 miliardi di euro**⁸.

Tale limite non opera, invece, per le “infrastrutture di rilevanza strategica nazionale”, alle quali pure sono riconosciuti i medesimi benefici.

L'**agevolazione** consiste in un credito d'imposta ai fini **IRES/IRAP**, fino ad un massimo pari al **50%** del **costo dell'investimento**, **riconosciuto** ai **soggetti titolari** dei relativi **contratti** di **partenariato** pubblico/privato (comprese le società di progetto), nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico/finanziario.

Il credito d'imposta può essere utilizzato mediante:

- compensazione ai fini IRES/IRAP;
- richiesta di rimborso⁹ delle imposte (IRES/IRAP) già versate.

A tal fine, l'impresa titolare del contratto deve richiedere all'Agenzia delle Entrate l'attestazione relativa alla certezza e liquidità del credito, nonché la data indicativa di erogazione del rimborso.

L'attestazione deve essere emessa entro 40 giorni dalla richiesta del contribuente e il mancato rilascio entro tale termine equivale, comunque, ad un'avvenuta certificazione circa la certezza e liquidità del credito.

Il credito d'imposta è posto a base di gara per l'individuazione dell'affidatario del contratto di partenariato, e successivamente riportato nel contratto.

⁷ A tal riguardo, si evidenzia che, per ogni progetto, la verifica circa la non sostenibilità del piano economico/finanziario, nonché l'entità del credito d'imposta, viene effettuata dal CIPE mediante propria Delibera, previo parere del Nars (Nucleo di consulenza per l'Attuazione e Regolazione dei Servizi di pubblica utilità), un organismo tecnico di consulenza di supporto alle attività del CIPE.

La predetta Delibera viene adottata su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze.

⁸ Tale importo massimo si riferisce, complessivamente, alle opere ammesse alla “defiscalizzazione” ed all'esenzione dal canone di concessione (cfr. il nuovo comma 2-*quinquies* dell'art.33 del D.L. 179/2012, introdotto dall'art.11, co.1, lett.c, del “Decreto Sblocca Italia”).

⁹ Ai sensi del comma 2-*bis* del citato art.33 del “Decreto Sviluppo 2”, che modifica l'art.10 co.1, del D.L. 269/2003, convertito, con modificazioni, nella legge 326/2003.

Come risulta dalla Relazione illustrativa al *“Decreto Sviluppo 2”*, l'introduzione del credito d'imposta ha la funzione di riequilibrare il piano economico/finanziario delle predette infrastrutture che, senza l'agevolazione, non potrebbero essere realizzate a causa degli eccessivi costi dell'investimento.

Il beneficio è riconosciuto in conformità alla disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato.

Sotto il profilo del gettito, la Relazione tecnica al *“Decreto Sblocca Italia”* conferma che la disposizione non produce effetti finanziari, trattandosi di *«imposte il cui gettito, in assenza di realizzazione dell'opera, comunque non si sarebbe prodotto»*.

Il **credito d'imposta IRES/IRAP** fin qui descritto è alternativo ai benefici fiscali di cui all'art.18 della legge 183/2011, ossia alla *“defiscalizzazione”* stabilita per le infrastrutture, strategiche e non, per le quali sono previsti contributi pubblici a fondo perduto (cfr. paragrafo 2.1 *Finanziamento mediante “defiscalizzazione”*)¹⁰.

1.2. Esenzione dal canone di concessione

Per le medesime **“nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche”** di importo superiore a 50 mln di euro, la cui **progettazione definitiva** sia **approvata entro il 31 dicembre 2016**, viene, inoltre, prevista un'ulteriore agevolazione consistente nell'**esenzione dal pagamento del canone di concessione** relativo all'opera realizzata, sempre nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico/finanziario (art.33, co. 2-ter-2-quater, del *“Decreto Sviluppo 2”*).

Quest'ultima **agevolazione** può essere **utilizzata** anche **cumulativamente al credito d'imposta** operante ai fini IRES/IRAP.

Tuttavia, viene stabilito che, nell'ipotesi di **fruizione di entrambe** le tipologie di **agevolazioni**, la **misura complessiva delle stesse non può superare il 50% del costo dell'investimento**.

Anche con riferimento all'esenzione dal canone di concessione, il **valore complessivo delle opere** (non “di rilevanza strategica nazionale”) viene **fissato ad un massimo di 2 miliardi di euro**¹¹.

Tale limite non opera, invece, per le “infrastrutture di rilevanza strategica nazionale”, alle quali pure sono riconosciuti i medesimi benefici.

In analogia con quanto previsto ai fini del credito d'imposta per le nuove infrastrutture, vengono affidate al CIPE, mediante propria Delibera, le modalità di accertamento, determinazione e monitoraggio dell'esenzione, nonché la rideterminazione del beneficio in caso di miglioramento del piano economico/finanziario.

Il beneficio è riconosciuto in conformità alla disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato.

¹⁰ La disposizione è contenuta nell'art.33, co.2-quater, del *“Decreto Sviluppo 2”*, modificata dall'art.19, co.3, lett.d, del D.L. 69/2013, convertito, con modificazioni, nella legge 98/2013.

¹¹ Cfr. il nuovo comma 2-quinquies dell'art.33 del D.L. 179/2012 (introdotto dall'art.11, co.1, lett.c, del *“Decreto Sblocca Italia”*).

SCHEMA RIEPILOGATIVO

SOGGETTI		TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA	MISURA FISCALE	IMPORTO MASSIMO AGEVOLABILE
Infrastrutture da realizzare <u>senza contributo pubblico</u> -art.33, co.1, 2-ter e 2-quater "D.L. Sviluppo 2".	- titolari di contratti di partenariato pubblico/privato - società di progetto	tutte le nuove infrastrutture: - di valore > 50 mln di euro - in squilibrio economico-finanziario - la cui progettazione definitiva è approvata entro il 31-12-2016	credito d'imposta ai fini IRES e IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera	≤ 50% del costo di investimento
			esenzione dal pagamento del canone di concessione	

2. OPERE CON CONTRIBUTI PUBBLICI

2.1. Finanziamento mediante "defiscalizzazione"

L'art.18 della legge 183/2011 (legge di Stabilità 2012)¹², stabilisce, per le nuove infrastrutture per le quali sono previsti contributi pubblici a fondo perduto, ed in sostituzione parziale od integrale degli stessi, la "defiscalizzazione" (IRES, IRAP ed IVA) del reddito delle società di progetto costituite per la realizzazione di tali opere in "project financing"¹³, ovvero mediante altri contratti di partenariato pubblico/privato.

Sul piano oggettivo, le misure di "defiscalizzazione" vengono riconosciute per la **realizzazione** di:

- **tutte le nuove infrastrutture**, senza distinzioni circa la loro tipologia¹⁴ e senza limiti d'importo, per le quali sono previsti contributi pubblici a fondo perduto, in modo da assicurare la sostenibilità economica dell'operazione¹⁵;
- **"infrastrutture strategiche"**¹⁶ **già affidate, ovvero in corso di affidamento** mediante contratti di partenariato pubblico/privato, senza limiti d'importo, per le

¹² Tale disposizione è stata modificata, in origine, dall'art.2 del D.L. 83/2012, convertito, con modificazioni, nella legge 134/2012 (cd. "Decreto Sviluppo"), dall'art.33 del D.L. 179/2012 convertito nella legge 221/2012 (cd. "Decreto Sviluppo 2"), e, da ultimo, dall'art.19, co.4, lett.a, del D.L. 69/2013, convertito, con modificazioni, nella legge 98/2013 (cd. "Decreto Fare").

¹³ Ai sensi dell'art.156 del D.Lgs. 163/2006.

¹⁴ In merito, si ricorda che l'originaria formulazione della disposizione limitava l'applicabilità dei benefici unicamente a determinate opere pubbliche (stradali e autostradali, anche di carattere regionale, ferroviarie, metropolitane e portuali).

¹⁵ Ai sensi dell'art.18, co.1, della legge 183/2011.

¹⁶ Ai sensi dell'art.1, co.2, della legge 183/2011. Il richiamo normativo alle "infrastrutture d'interesse strategico", si riferisce alle opere di cui all'art.161 e seguenti del D.Lgs. 163/2006 (cfr. anche art.1, co.1, della legge 443/2001).

quali i contributi pubblici a fondo perduto già previsti non consentono di superare lo squilibrio economico/finanziario¹⁷.

Per queste, viene demandata al CIPE¹⁸ la determinazione dell'importo del contributo pubblico a fondo perduto, nonché di quello necessario al riequilibrio del piano economico/finanziario, l'ammontare delle risorse comunque utilizzabili e le misure di “defiscalizzazione” da riconoscere «a compensazione della quota di contributo mancante» al raggiungimento dell'equilibrio economico/finanziario.

La delibera CIPE individua, altresì, «i criteri e le modalità per la rideterminazione della misura in caso di miglioramento dei parametri» relativi al piano economico finanziario.

In attuazione di tali disposizioni, e con esclusivo riferimento alle predette “infrastrutture strategiche”, la delibera CIPE 18 febbraio 2013, n.1 ha fornito le “Linee guida per l'applicazione delle misure previste dall'art.18 della legge 183/2011”¹⁹, che costituiscono le modalità applicative generali della “defiscalizzazione” (cfr. il paragrafo successivo).

Di tali indicazioni dovrà tener conto ogni ulteriore delibera CIPE²⁰, che stabilirà, per ciascuna nuova opera, la misura del contributo pubblico e delle agevolazioni fiscali.

Diversamente, si ritiene che le citate “Linee guida” non si applichino per le nuove infrastrutture (non “strategiche”) agevolabili ai sensi dell'art.1, co.1, della legge 183/2011, alle quali dovrebbe essere data attuazione con apposita delibera CIPE.

Per quel che riguarda i **soggetti**, possono accedere alla “defiscalizzazione”:

¹⁷ In merito, la Relazione illustrativa al “Decreto Sviluppo 2” specifica che, per le medesime opere, la non sostenibilità economico/finanziaria è sopraggiunta a seguito di variazioni dovute, ad esempio, a causa dell'aumento degli oneri finanziari connessi agli investimenti.

Nella stessa Relazione, viene riportato che, in base a valutazioni del Ministero dell'economia e finanze, le opere in disequilibrio che potrebbero beneficiare della “defiscalizzazione” sarebbero le seguenti:

- Brebemi;
- Pedemontana lombarda e veneta;
- Autostrada tirrenica;
- Porto di Ancona;
- Strada dei Parchi.

¹⁸ Effettuata la verifica, il CIPE si pronuncia mediante Delibera, previo parere del Nars (Nucleo di consulenza per l'Attuazione e Regolazione dei Servizi di pubblica utilità), un organismo tecnico di consulenza di supporto alle attività del CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze.

Si evidenzia che tale procedura viene seguita anche per l'attribuzione del credito d'imposta per la realizzazione delle “infrastrutture strategiche” per le quali non sono previsti contributi pubblici a fondo perduto (cfr. la sezione “Opere senza contributi pubblici, paragrafo 1. Credito d'imposta per nuove infrastrutture”).

¹⁹ La Delibera è pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* 3 settembre 2013, n.206.

²⁰ Al riguardo, si evidenzia che il 1° agosto 2014 il CIPE ha approvato la Delibera relativa all'applicabilità dei benefici fiscali per la “Pedemontana lombarda”. La Delibera, ad oggi, non è stata ancora pubblicata in *Gazzetta Ufficiale*.

- le **società di progetto** realizzatrici delle opere (nell'ambito dei contratti di "project financing")²¹;
- i **soggetti titolari** degli **ulteriori "contratti di partenariato pubblico-privato"**²², ivi compresi i **concessionari** (ad es. le imprese concessionarie di lavori o servizi, e le società miste).

Pertanto, in favore della citata platea di soggetti, il beneficio può essere costituito da:

- l'**esenzione** dall'imposizione **IRES** ed **IRAP** dei **redditi prodotti** durante il periodo di **concessione**, in sostituzione totale o parziale del contributo pubblico a fondo perduto;
- l'assolvimento del **versamento** dell'**IVA** mediante **compensazione** con l'importo del **contributo pubblico** riconosciuto, fermi restando gli obblighi comunitari;
- il riconoscimento di un **contributo** in **conto esercizio corrispondente** all'ammontare del **canone annuo** corrisposto allo Stato dagli **enti concessionari di autostrade**;
- per le sole società costituite per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, la possibilità di effettuare il **versamento** dell'**IVA** mediante **compensazione** con il **25%** del maggiore **gettito IVA** relativo alle **importazioni** riconducibili all'infrastruttura portuale oggetto dell'intervento, per un periodo non superiore a 15 anni.

Quest'ultima tipologia di "**defiscalizzazione**" (che va a sostituire completamente, o parzialmente, il contributo pubblico) opera secondo le modalità previste dalla stessa legge di Stabilità 2012.

In ogni caso, viene stabilito che le citate forme di agevolazione possono essere utilizzate anche cumulativamente (art.18, co.2, della legge 183/2011).

La **misura massima** del **contributo pubblico** a fondo perduto, **nonché** delle misure di "**defiscalizzazione**" **non può eccedere il 50%** del **costo** dell'**investimento**, e deve essere conforme alla disciplina nazionale e comunitaria in materia.

Il contributo pubblico, nonché le modalità ed i termini delle misure di "**defiscalizzazione**" sono posti a base di gara per l'individuazione del concessionario, e successivamente riportati nel contratto di concessione (da approvare mediante Decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze)²³.

Infine, viene previsto che, ferma restando la generica applicabilità della "**defiscalizzazione**" per tutte le opere, restano confermate le forme di finanziamento già stabilite per la realizzazione delle infrastrutture portuali, mediante finanza di progetto, ai sensi dell'art.1, co. 990 e 991, della legge 296/2006 – legge Finanziaria 2007²⁴.

²¹ Costituite ai sensi dell'art.156, del D.Lgs. 163/2006.

²² Ai sensi dell'art.3, co. 15-ter, del D.Lgs. 163/2006.

²³ Al riguardo, si ricorda che l'art.19, co.4, del D.L. 69/2013 ha eliminato la previgente disposizione secondo la quale l'efficacia di tutte le citate misure di "**defiscalizzazione**" era subordinata all'emanazione di un Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze (ai sensi dell'art.104 co. 4, del D.P.R. 917/1986 – TUIR).

²⁴ **Legge 27 dicembre 2006 n.296 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007).**

2.1.1. Benefici per le “infrastrutture strategiche” – Modalità applicative

Con esclusivo riferimento a tali infrastrutture, in attuazione dell'art.18 della legge 183/2011, è stata emanata la Delibera CIPE n.1/2013 (“*Linee guida per l'applicazione delle misure previste dall'art.18 della legge 183/2011*”), che contiene le prime indicazioni operative per l'individuazione del contributo pubblico e delle misure di “defiscalizzazione”.

Il Provvedimento specifica che l'ambito applicativo delle agevolazioni riguarda le opere inserite nel *Programma di infrastrutture strategiche*²⁵, da eseguire mediante contratti di partenariato pubblico privato (art.156 del D.Lgs. 163/2006), nell'ipotesi in cui risulti necessario assicurare o ripristinare l'equilibrio del piano economico/finanziario.

In particolare, si tratta delle:

- **nuove infrastrutture** di interesse strategico nazionale ancora **da realizzare**, per le quali non sussiste la sostenibilità economica dell'operazione;
- **infrastrutture** di interesse strategico nazionale **già affidate**²⁶, **o in corso di affidamento**²⁷, nell'ipotesi in cui risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico/finanziario.

Diversamente, la “defiscalizzazione” è **esclusa** per le “infrastrutture strategiche” già **realizzate**.

Dal punto di vista soggettivo, la Delibera 1/2013 conferma che i **benefici** possono essere **concessi**:

- alle **società di progetto** (di cui all'art.156 del D.Lgs.163/2006);

Art.1

(omissis)

990. Al fine del completamento del processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, con decreto adottato di concerto tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture, è determinata, per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, la quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere a ciascuna autorità portuale, al fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali con contestuale soppressione dei trasferimenti dello Stato a tal fine.

991. È autorizzato un contributo di 10 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili. Con il decreto di cui al comma 990, previa acquisizione dei corrispondenti piani finanziari presentati dalle competenti autorità portuali e garantiti con idonee forme fideiussorie dai soggetti gestori che si impegnano altresì a farsi carico di una congrua parte dell'investimento, sono stabilite le modalità di attribuzione del contributo. (omissis)

²⁵ Di cui all'art.1, co.1, della legge 443/2001.

²⁶ Per opere “già affidate” si intendono quelle per le quali, alla data del 19 dicembre 2012 (data di entrata in vigore della legge 221/2012, di conversione del D.L. 179/2012) sia stata approvata la convenzione di concessione.

²⁷ Per “opere “in corso di affidamento” si intendono quelle per le quali, alla predetta data del 19 dicembre, risulta già pubblicato il bando di gara. Al contrario, sono “opere da affidare” quelle per le quali al 19 dicembre 2012 non sia stato ancora pubblicato il bando di gara.

- ai **soggetti titolari** delle **ulteriori tipologie contrattuali**, ivi compresi i **concessionari**.

Circa le caratteristiche delle misure di “**defiscalizzazione**”, viene confermato che si tratta dell’**esenzione** dal **pagamento** dell’**IRES**, **IRAP** ed **IVA** generate durante il periodo di concessione, e, per le sole **infrastrutture autostradali**, della concessione di un **contributo in conto esercizio** commisurato al canone di concessione.

Viene confermato, altresì, che tutte le predette **agevolazioni** possono essere concesse **in sostituzione totale o parziale del contributo pubblico a fondo perduto** stabilito per la realizzazione dell’opera, con l’ulteriore condizione che la **misura massima** delle stesse (contributo + misure fiscali) **non può superare il 50% del costo dell’investimento**.

Sul piano operativo, la Delibera 1/2013 prevede che, per **ogni “infrastruttura strategica”**, venga emanata **un’apposita delibera CIPE**²⁸, su proposta del Ministero delle infrastrutture, che, a tal fine, gli trasmette un prospetto economico relativo all’opera da realizzare²⁹.

In particolare, ogni singola delibera CIPE dovrà:

- **definire l’ “importo teorico del contributo pubblico”** a fondo perduto necessario per assicurare (per le nuove opere) o ripristinare (per quelle già affidate) il piano economico/finanziario, e **determinare l’ammontare delle risorse disponibili** a legislazione vigente.

La somma del contributo con eventuali altri contributi pregressi non dovrà essere superiore al 50% del costo dell’investimento.

Tale importo del contributo pubblico viene definito “teorico” poiché è volto unicamente ad identificare la somma necessaria a garantire l’equilibrio

²⁸ Il CIPE ha approvato, il primo agosto scorso, la Delibera relativa all’applicabilità dei benefici fiscali per la “Pedemontana lombarda”, che, ad oggi, non è stata ancora pubblicata in *Gazzetta Ufficiale*.

²⁹ In estrema sintesi, il Ministero delle infrastrutture elabora specifici piani economici per ciascuna infrastruttura, stimando l’importo del contributo pubblico a fondo perduto, e delle misure di “defiscalizzazione” (ossia dell’ammontare delle imposte sui redditi, di IRAP e di IVA che non verranno versate in relazione al progetto), ossia:

- il **PIANO ECONOMICO FINANZIARIO REGOLATORIO (PFR) BASE**, che contiene il contributo pubblico a fondo perduto che concorre o dovrebbe concorrere al finanziamento dell’opera individuato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- il **PFR DEFISCALIZZATO**, ottenuto sostituendo, in tutto o in parte, il contributo a fondo perduto previsto nel PFR base con le misure di “defiscalizzazione”, specificando l’orizzonte temporale di applicazione delle stesse e mantenendo inalterate le ipotesi del PFR base. Tale piano contiene un prospetto da cui risulti l’equivalenza finanziaria tra l’importo delle misure di “defiscalizzazione” e l’importo del contributo pubblico a fondo perduto non disponibile, da queste sostituito, nonché il rispetto del limite del 50% del costo complessivo dell’investimento (che costituisce la condizione di applicabilità dei benefici);
- il **PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DEFISCALIZZATO**, che contiene le ipotesi di finanziamento dell’investimento che, considerate le proiezioni economico-finanziarie derivanti dal **PFR DEFISCALIZZATO**, risultano sostenibili per il progetto.

economico/finanziario dell'opera, a prescindere dalla verifica dell'effettiva disponibilità delle risorse pubbliche³⁰;

- **determinare l'eventuale importo "effettivo" del contributo** a fondo perduto, da assegnare al progetto, e il corrispondente ammontare delle agevolazioni fiscali, riconosciute a compensazione totale o parziale del contributo a fondo perduto. Tale importo può essere determinato dal CIPE una sola volta e per l'intera durata della concessione.

Si tratta del contributo pubblico stabilito a seguito del confronto fra "importo teorico del contributo pubblico" e le risorse finanziarie disponibili, a legislazione vigente, per l'infrastruttura (che può coincidere, ovvero, in caso di risorse insufficienti, essere inferiore all' "importo teorico del contributo pubblico");

- **stabilire i criteri per la rideterminazione delle agevolazioni** in caso di **miglioramento del piano economico/finanziario** (la revisione avverrà con cadenza quinquennale).

Pertanto i benefici, una volta accordati, potranno essere unicamente diminuiti in caso di miglioramento del piano economico finanziario (punto 2.6 della Delibera 1/2013).

Al riguardo, il medesimo Provvedimento stabilisce, altresì, che né il contributo a fondo perduto, né le misure di "defiscalizzazione" possono essere rivisti per compensare gli eventuali incrementi del costo dell'investimento rispetto all'ammontare dello stesso, previsto al momento di assegnazione dei citati benefici.

Ferma restando la preventiva adozione della Delibera CIPE per ciascuna opera, vengono, inoltre, fornite alcune regole specifiche che mettono in relazione il contributo pubblico e le misure di "defiscalizzazione" a seconda dello stato di realizzazione delle opere.

In sintesi, viene stabilito che:

- per **le nuove opere**, l'importo del **contributo pubblico**, nonché l'ammontare delle **agevolazioni fiscali** sono **posti a base del bando di gara** per l'individuazione del concessionario.

Tra i criteri di valutazione dell'offerta deve essere prevista anche la possibile riduzione del contributo a fondo perduto e/o delle agevolazioni fiscali (favorendo, così, l'apporto di capitali privati).

Il contributo e la "defiscalizzazione" risultanti all'esito della gara sono indicati nella convenzione di concessione, che dovrà essere approvata con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze;

- per le **opere in corso di affidamento**, la **Delibera CIPE**, che stabilisce l'importo del contributo pubblico e della "defiscalizzazione", deve essere emanata prima dell'approvazione della convenzione di concessione³¹;

³⁰ Queste ultime, infatti, dovranno essere quantificate dal CIPE (che «*determina l'ammontare delle risorse disponibili a legislazione vigente*») ai fini della successiva determinazione del contributo pubblico cd. "effettivo" da destinare all'opera (cfr. il punto successivo).

- per le **opere già affidate**, il contributo pubblico e la “*defiscalizzazione*” sono indicati nella convenzione, da approvare mediante Decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell’economia e finanze.

In ogni caso, l’importo del contributo pubblico e delle misure di “*defiscalizzazione*”, in grado di conseguire l’equilibrio economico/finanziario dell’infrastruttura, costituiscono limiti di spesa a carico della finanza pubblica.

La concessione dei benefici predetti deve rispettare la normativa europea, ivi compresa quella sugli aiuti di Stato, vigente al momento dell’affidamento, nonché la disciplina nazionale e comunitaria in materia di operazioni di partenariato pubblico-privato.

Viene, infine, prevista la **decadenza** dalle **agevolazioni in caso di mancata sottoscrizione del contratto di finanziamento**:

- per le **opere da realizzare**, entro **12 mesi** dalla data di **approvazione del progetto definitivo**³². Ciò comporta, altresì, la risoluzione della convenzione di concessione;
- per le **opere già affidate o in corso di affidamento**, entro **12 mesi dall’approvazione** della convenzione di **concessione**.

Al riguardo, si precisa che, in virtù di un espresso richiamo normativo contenuto nel D.L. 179/2012, le citate **Linee guida** si rendono **applicabili**, per quanto compatibili, **anche** alle “**infrastrutture strategiche**” di importo superiore a 50 mln di euro, in condizioni di equilibrio economico/finanziario, **per le quali non sono previsti contributi pubblici** a fondo perduto (art.33, co.2).

2.2. Esenzione dal canone di concessione

L’art.33, co.2-ter e 2-quater, del D.L. 179/2012 convertito, con modificazioni, nella legge 221/2012 stabilisce, **in forma strutturale**, un **ulteriore beneficio** applicabile alle **nuove infrastrutture “previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche”** di **importo superiore a 50 mln di euro**³³, per le quali sono previsti contributi pubblici a fondo perduto, da realizzare mediante contratti di partenariato

³¹ Tale procedura viene utilizzata sia se il bando di gara già preveda il contributo pubblico e le misure di “*defiscalizzazione*”, sia se, alla data del 19 dicembre 2012 (data di entrata in vigore della legge di conversione 221/2012 del D.L. 179/2012), è stata già disposta l’aggiudicazione.

In tal caso, la Delibera CIPE viene emanata a seguito della proposta fatta dal soggetto aggiudicatore (la Stazione appaltante), previa richiesta dell’aggiudicatario, ossia l’impresa.

³² Per le opere da realizzare, si decade dalle agevolazioni anche nell’ipotesi di mancata sottoscrizione o collocamento delle obbligazioni di progetto (cd. “*project bond*”, che costituiscono un’ulteriore forma di finanziamento dell’opera - art.157 del D.Lgs. 163/2006), entro 12 mesi dall’approvazione del progetto definitivo.

³³ L’ampliamento dell’ambito oggettivo di applicazione del beneficio alle “**nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche**” (con progettazione definitiva approvata entro il 31 dicembre 2016) di importo superiore a 50 mln di euro è stata stabilita dall’art.11, co.1, lett.b, del D.L. 133/2014, con efficacia a partire dal 13 settembre 2014.

Fino a tale data, l’agevolazione era limitata alle sole “**infrastrutture strategiche**” di importo superiore a 200 mln di euro (cfr. anche l’art.19, co. 3, lett.c, del D.L. 69/2013, convertito, con modificazioni, nella legge 98/2013).

pubblico-privato³⁴ per le quali è **accertata la non sostenibilità del piano economico/finanziario**.

Le condizioni di accesso a tale agevolazione sono le seguenti:

- deve trattarsi di **“nuove opere infrastrutturali previste in piani o programmi approvati da amministrazioni pubbliche”**, la cui **progettazione definitiva sia approvata entro il 31 dicembre 2016**;
- le stesse devono essere di importo superiore a 50 mln di euro;
- è accertata dal CIPE la non sostenibilità del relativo piano economico/finanziario.

Per tali opere viene, infatti, stabilita, in favore del soggetto titolare del contratto, ivi comprese le società di progetto, l'**esenzione dal pagamento del canone di concessione** relativo all'opera realizzata, nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico/finanziario.

Le modalità di accertamento, determinazione e monitoraggio dell'esenzione, nonché la rideterminazione del beneficio in caso di miglioramento del piano economico/finanziario vengono affidate al CIPE, mediante propria Delibera³⁵.

Il beneficio è riconosciuto in conformità alla disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato.

L'**esenzione** dal pagamento del **canone di concessione è alternativa** alle misure di **“defiscalizzazione”** stabilite dall'art.18 della legge 183/2011.

Pertanto, per le citate **nuove infrastrutture**, per le quali sono previsti **contributi pubblici**, la cui progettazione definitiva sia approvata entro il 31 dicembre 2016, potrà essere **concessa, in via alternativa**:

- la **“defiscalizzazione”** (esenzione IRES/IRAP/IVA, in sostituzione totale o parziale del contributo pubblico - art.18 della legge 183/2011);
- l'**esenzione** dal pagamento del **canone di concessione** (art.33, co.2-ter, 2-quater, del “Decreto Sviluppo 2”).

Invece, tale **agevolazione** può essere **utilizzata** anche **cumulativamente** con il **credito d'imposta IRES/IRAP** stabilito, in via sperimentale, per le nuove **infrastrutture** di importo superiore a 50 mln di euro, in squilibrio economico finanziario, e per le quali **non** sono previsti **contributi pubblici** a fondo perduto (art.33, co.1, del “Decreto Sviluppo 2” – cfr. la sezione “1.1. Credito d'imposta”).

³⁴ Si tratta dei medesimi contratti di cui all'articolo 3, co. 15-ter, del D.Lgs. 163/2006.

³⁵ Ai sensi dell'art.33, co.2, del medesimo D.L. 179/2012, convertito, con modificazioni, nella legge 221/2012.

SCHEMA RIEPILOGATIVO

INFRASTRUTTURE CON CONTRIBUTO PUBBLICO	SOGGETTI	TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA	MISURA FISCALE	IMPORTO MASSIMO AGEVOLABILE
"defiscalizzazione" -art.18, legge 183/2011-	• titolari di contratti di partenariato pubblico/privato	• tutte le nuove infrastrutture • senza limiti d'importo • infrastrutture incluse in piani/programmi delle PP.AA. a legislazione vigente • "infrastrutture strategiche" già affidate/in corso di affidamento in squilibrio economico-finanziario	compensazione (totale o parziale) del contributo pubblico con: 1 imposte sui redditi ed IRAP generate durante il periodo di concessione 2 versamento dell'IVA*	$\leq 50\%$ del costo di investimento
OVERO -art.33, co.2-ter e 2-quater, "D.L. Sviluppo 2"	• società di progetto • concessionari	tutte le nuove infrastrutture: • di valore > 50 mln di euro • in squilibrio economico-finanziario • la cui progettazione definitiva è approvata entro il 31-12-2016	esenzione dal pagamento del canone di concessione**	intero importo del canone

* Limitatamente alle grandi infrastrutture portuali, è riconosciuta inoltre la possibilità di compensare il contributo pubblico, per un periodo non superiore ai 15 anni, con il 25% dell'incremento del gettito di imposta sul valore aggiunto relativa alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento.

** L'agevolazione viene concessa alternativamente alle misure di "defiscalizzazione".

Per completezza, si riporta uno schema di confronto relativo ai benefici fiscali riconosciuti per le differenti tipologie di infrastrutture, disciplinati dall'art.18 della legge di Stabilità 2012 e dall'art.33 del "Decreto Sviluppo 2", convertito nella legge 221/2012.

	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA	MISURA FISCALE	IMPORTO MASSIMO AGEVOLABILE
	“defiscalizzazione” - art.18, legge 183/2011-	- tutte le nuove infrastrutture* “infrastrutture strategiche” già affidate/in corso di affidamento in squilibrio economico-finanziario	compensazione (totale o parziale) del contributo pubblico con: a) imposte sui redditi e l'IRAP generate durante il periodo di concessione; b) versamento dell'IVA**	≤ 50% del costo di investimento***
Infrastrutture da realizzare <u>con</u> contributo pubblico	-art.33, co.2-ter e 2-quater, D.L. 179/2012-	tutte le nuove infrastrutture: ➤ di valore > 50 mln di euro ➤ in squilibrio economico-finanziario ➤ la cui progettazione definitiva è approvata entro il 31-12-2016	esenzione dal pagamento del canone di concessione****	intero importo del canone
Infrastrutture da realizzare <u>senza</u> contributo pubblico	-art.33, co.1 “D.L. Sviluppo 2”-	tutte le nuove infrastrutture: ➤ di valore > 50 mln di euro ➤ in squilibrio economico-finanziario ➤ la cui progettazione definitiva è approvata entro il 31-12-2016	credito d'imposta ai fini IRES e IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera esenzione dal pagamento del canone di concessione	≤ 50% del costo di investimento***

* Per effetto del “Decreto Sviluppo 2”, le disposizioni sono state estese anche alle “infrastrutture strategiche” già affidate o in corso di affidamento, per le quali risulti necessario ripristinare l'equilibrio economico-finanziario, anche attraverso una rimodulazione del contributo pubblico a fondo perduto.

** Limitatamente alle grandi infrastrutture portuali, è riconosciuta, inoltre, la possibilità di compensare il contributo pubblico, per un periodo non superiore ai 15 anni, con il 25% dell'incremento del gettito di imposta sul valore aggiunto relativa alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento.

*** Per ciascun progetto, le agevolazioni fiscali vengono stabilite nella misura necessaria a ristabilire l'equilibrio economico/finanziario.

**** Tale misura, ove concessa, è alternativa alla compensazione del contributo pubblico con le imposte sui redditi, l'IRAP e l'IVA (“defiscalizzazione” - art.18 legge 183/2011).