Allegato alla Delibera n. 24/2020

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)

VIA DEL MARE: COLLEGAMENTO A4-JESOLO E LITORALI

PARERE SULLO SCHEMA DI CONVENZIONE DELLA

PROPOSTA DI *PROJECT FINANCING*

CUP (H41B0900116005)

Raccomandazioni

1. Ai sensi dell’articolo 143, comma 8-*bis,* del decreto legislativo n.163 del 2006, lo schema di convenzione deve essere integrato con la definizione dei presupposti e delle condizioni di base del Piano economico finanziario, di seguito PEF le cui variazioni, se non imputabili al concessionario e qualora determinino una modifica dell’equilibrio del PEF medesimo, ne comportano la revisione. In particolare, al fine di evitare che il riequilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione dipenda da eventi non puntualmente specificati con l’effetto di trasferire il rischio di realizzazione ed esercizio dell’opera sul concedente pubblico, il 16° alinea delle premesse deve essere modificato:
2. sostituendo la generica formulazione della lettera *e),* con una più precisa indicazione dei principali presupposti e condizioni a base del PEF;
3. espungendo la lettera *f*), poiché il profilo di rischio dell’opera, che influisce sulle condizioni di riequilibrio, dipenderebbe dai contenuti di un “accordo diretto tra il concessionario gli istituti finanziatori”, ancora da sottoscrivere e di cui il concedente non è parte.

Andrebbe, inoltre, espunto dall’articolo 8, comma 2, lettera *a),* il riferimento alle modalità di adeguamento delle tariffe, al fine di evitare modifiche del metodo tariffario durante la vita della concessione.

Lo schema deve, altresì, essere integrato con “*una definizione di equilibrio economico–finanziario che fa riferimento ad indicatori di redditività e di capacità di rimborso del debito”* e con l’indicazione della “*procedura di verifica e*” con “*la cadenza temporale degli adempimenti connessi*”.

1. L’articolo 7 deve essere integrato in modo da prevedere che - qualora le verifiche postulate dall’articolo 7 comma 2, della legge regionale Veneto n.15 del 2002 evidenzino un’eccedenza di ricavi tariffari rispetto alle stime del PEF - deve essere apportata una riduzione, percentualmente corrispondente, alle tariffe.

Deve essere conseguentemente stralciato dal novero degli allegati menzionati all’articolo 2 dello schema l’allegato G sulle modalità di determinazione del risultato economico della concessione ai fini dell’applicazione della suddetta disposizione regionale.

1. Fermo restando quanto indicato al precedente punto 1, l’articolo 8, concernente le fattispecie che legittimano la revisione del PEF, deve risultare pienamente coerente con le indicazioni di cui all’articolo 143, comma 8 del decreto legislativo n. 163 del 2006. Tutti gli allegati – e, in particolare, il cronoprogramma allegato sotto la lettera F e che fissa il collaudo al 21 dicembre 2011 – devono essere temporalmente adeguati alle nuove scadenze del PEF.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà interessare la Regione ad adeguarsi alle seguenti indicazioni:
	1. articolo 3: il comma 1, lettera *i)*, dovrebbe essere aggiornato in modo da prevedere che il concessionario si impegni a prestare o farsi prestare da appaltatori, progettisti ed aggiudicatari delle gare tutte le garanzie e coperture assicurative stabilite dal decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni con le modalità di cui al Titolo IV del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, nonché eventuali ulteriori garanzie previste dalla vigente normativa sulle esecuzioni dei lavori e per la gestione di opere affidate in concessione.
	2. articolo 5: deve essere completato il comma 7, concernente le modalità di cessione delle quote sociali, in quanto non subordina le variazioni soggettive e oggettive ad alcuna autorizzazione del concedente né prevede alcuna verifica sulla permanenza dei requisiti di solidità patrimoniale, come invece praticato per le società concessionarie di autostrade nazionali (v. ora delibera CIPE 19 luglio 2013, n. 30).
	3. articolo 7: fermo restando quanto indicato al precedente punto 2, è opportuno che la clausola venga modificata in modo da prevedere tempi più ristretti per l’elaborazione dell’indicatore di qualità del servizio offerto. Più specificatamente tale elaborazione dovrebbe essere effettuata prima della sottoscrizione della convenzione, in modo da evitare che il meccanismo di adeguamento tariffario - in caso di mancato accordo delle parti - venga demandato a determinazioni successive di “organismo di certificazione tecnica indipendente”, estraneo al contratto, anche al fine di agevolare la bancabilità dell’opera. Risulta, altresì, opportuno che nella convenzione sia reiterato l’obbligo, riportato nel bando, di redigere ed aggiornare annualmente, nei termini di legge, la “*carta dei servizi*” con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 27 gennaio 1994, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 e del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, prevedendo penali - anche riferibili al primo quinquennio di entrata in esercizio dell’infrastruttura - nell’ipotesi che gli standard non siano rispettati.
	4. articolo 8: sotto il profilo formale è necessaria una maggiore coerenza tra il titolo, riferito al piano economico – finanziario, ed il testo della clausola, che invece, cita prevalentemente la revisione della “*concessione*”, mentre, sotto il profilo sostanziale, la clausola di cui al comma 3, che prevede la “*verifica*” del PEF anche “al termine dei lavori”, deve essere formulata in modo che non contrasti con il principio dell’assunzione del rischio di costruzione, da parte del concessionario, all’approvazione del progetto definitivo. Inoltre, al medesimo comma 3, dovrebbe essere modificato l’ultimo periodo che conferisce valore vincolante al piano sino alla scadenza della concessione, in modo che non si verifichino dubbi interpretativi rispetto a quanto previsto dal precedente periodo che prevede revisioni anche periodiche del piano stesso.
	5. articolo 9: il comma 1 riferisce il sistema di esenzione dal pedaggio in esso contemplato al “*periodo prestabilito di anni*”, rinviando - per quanto concerne “*termini e modalità*” - all’allegato A, che prevede l’applicazione del sistema stesso per tutta la durata della concessione: è, quindi, opportuno riportare analoga specificazione al comma in questione.
	6. articolo 10: anche il comma 6 di tale articolo deve essere completato quantificando l’aliquota per spese generali in conformità a quanto previsto in sede di stesura del PEF, mentre all’ultimo periodo del comma 7 vanno depennate le parole “e/o di gestione” sì da riferire l’applicazione della disciplina di cui all’articolo 8 solo all’ipotesi di modifiche al progetto definitivo che comportino incrementi dei costi di costruzione tali da incidere sull’equilibrio economico - finanziario.
	7. articolo 14: il comma 1 deve essere integrato con l’indicazione delle località o dei valori chilometrici da prendere a riferimento per l’identificazione del tratto stradale di cui alla parte finale del comma.
	8. articolo 17: deve essere completato il comma 1, indicando, per maggiore chiarezza ed anche al fine di evitare che eventuali ritardi nella realizzazione dell’opera incidano sulla durata della concessione, la data di scadenza della concessione medesima ed inserendo quindi una frase del seguente tenore “*e scadrà pertanto al massimo, entro la fine del 2055*”: il PEF, infatti, colloca il collaudo nell’anno 2015.
	9. articolo 18: al comma 3, che disciplina l’indennizzo da riconoscere al concessionario nel caso venga dichiarata la decadenza della concessione, è opportuno aggiungere, dopo le parole “*valore delle opere realizzate*”, la precisazione “*ed approvate dal concedente*” e stralciare le parole “*più gli oneri accessori*”.
	10. Lo schema di convenzione disciplina le ipotesi della decadenza (articolo 18) e della risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente o di revoca della concessione per motivi di pubblico interesse (articolo 19), ma non contempla l’irrogazione di penali nelle ipotesi di ritardo nell’esecuzione dei lavori o di inottemperanza del concessionario agli altri obblighi assunti a proprio carico. E’ opportuno che lo schema venga per tale profilo adeguatamente integrato.
	11. E’, altresì, opportuno che lo schema di convenzione sia integrato:
* includendo, tra gli obblighi del concessionario, quello di fornire flussi costanti di informazioni al MIT e, suo tramite, al Ministero dell’economia e delle finanze e al CIPE con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) di cui all’articolo 1 della legge n. 144 del 1999;
* riportando la clausola del bando di gara, che - in conformità a quanto stabilito al punto 3.5 della delibera CIPE del 30 aprile 2012, n.56 - prevede la stipula di un protocollo di legalità tra Prefettura competente UTG, concedente e concessionario che recepisca le linee antimafia approvate con la delibera CIPE del 3 agosto 2011, n. 58: tra l’altro, come si deduce del pari dal bando, nell’importo complessivo delle spese tecniche e generali di cui al quadro economico del progetto preliminare approvato è inclusa una percentuale dello 0,4 per cento, rispetto all’importo dell’investimento, per oneri antimafia, percentuale che il punto 3.1 della richiamata delibera ha disposto venga evidenziata nel PEF e di cui, ai sensi dell’articolo 176 del decreto legislativo n.163 del 2006, debbono essere specificate le modalità di utilizzo;
* riportando la clausola presente nel bando di gara sull’obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla legge n. 136 del 2010, e successive modificazioni, clausola che deve essere integrata con l’assunzione, da parte del concessionario, dell’obbligo di conformarsi alle direttive che il CIPE adotterà in tema di monitoraggio ai sensi del richiamato articolo 176 del decreto legislativo n.163 del 2006.