

71. che l'Ente concedente acquisisca il dettaglio dei parametri utilizzati per la stima del WACC e del costo del capitale proprio, con l'indicazione delle fonti e della data di rilevazione, al fine di verificarne la coerenza con le condizioni attuali di mercato e con il profilo di rischio d'investimenti similari, attraverso opportune integrazioni del PEF e della Relazione di accompagnamento;

72. che ai fini del calcolo del TIR, il PEF utilizzi le imposte effettive invece che quelle figurative;

73. che l'Ente concedente verifichi il rispetto delle condizioni di congruo equilibrio economico finanziario dell'iniziativa e il concreto trasferimento del rischio operativo mediante il sostanziale allineamento tra il tasso di rendimento (TIR) e il relativo tasso di attualizzazione, anche tenuto conto delle risorse pubbliche presenti nel PEF;

74. che i flussi di cassa del PEF tengano adeguatamente conto dei flussi associati all'IVA e delle variazioni del capitale circolante netto e che la posta denominata «interessi attivi» trovi rappresentazione all'interno dei prospetti, senza contribuire alla definizione della determinazione del rendimento tramite Flusso di cassa operativo (*Free Cash Flow from Operations - FCFO*);

75. che sia verificata la conformità della proposta alle caratteristiche economiche e ai vincoli di rendicontazione di cui all'avviso pubblico;

76. di trasmettere, tramite accesso al Portale sul monitoraggio dei contratti di PPP messo a disposizione dalla Ragioneria generale dello Stato, in collaborazione con il DIPE (<https://ppp.rgs.mef.gov.it>), le informazioni e i dati relativi al contratto qualora stipulato, ai sensi della normativa applicabile.

24A06996

DELIBERA 7 novembre 2024.

Parere, ai sensi dell'articolo 175, comma 3, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, sulla proposta di PPP per la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione della fase 1 del Molo VIII nel Porto di Trieste. (Delibera n. 64/2024).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 7 NOVEMBRE 2024

Visto il Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni;

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, e, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dal-

la risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile» e che «a decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al» CIPE «deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 5, comma 2;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante «Riordino della legislazione in materia portuale» e successive modificazioni, che all'art. 6 ha istituito le Autorità di sistema portuale;

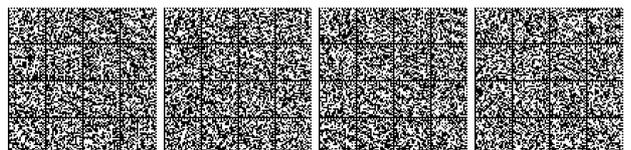
Viste le delibere CIPE 24 aprile 1996, n. 65, recante «Linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità», che, tra l'altro, ha previsto l'istituzione, presso questo stesso Comitato, del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, di seguito NARS, e 8 maggio 1996, n. 81, recante «Istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità»;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, recante «Unificazione dei Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e riordino delle competenze del CIPE, a norma dell'articolo 7 della legge 3 aprile 1997, n. 94» che, all'art. 1, comma 1, lettera e), demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso il CIPE il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. La delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso 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;

2. La legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dall'art. 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi, anche di natura regolamentare, adottati dalle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. La legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto l'art. 4, comma 6 del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, recante «Disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma dei cosiddetti "caroselli" e "cartiere", di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adeguamento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, e successive modificazioni, che ha istituito il «Fondo per le infrastrutture portuali»;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'articolo 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 il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2013, n. 549/2013, relativo al Sistema europeo dei conti nazionali e regionali nell'Unione europea;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78», e, in particolare, l'art. 174, comma 1, secondo cui «il Partenariato pubblico-privato è un'operazione economica in cui ricorrono congiuntamente le seguenti caratteristiche: a) tra un ente concedente e uno o più operatori economici privati è instaurato un rapporto contrattuale di lungo periodo per raggiungere un risultato di interesse pubblico; b) la copertura dei fabbisogni finanziari connessi alla realizzazione del progetto proviene in misura significativa da risorse reperite dalla parte privata, anche in ragione del rischio

operativo assunto dalla medesima; c) alla parte privata spetta il compito di realizzare e gestire il progetto, mentre alla parte pubblica quello di definire gli obiettivi e di verificarne l'attuazione; d) il rischio operativo connesso alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi è allocato in capo al soggetto privato» e comma 3, secondo cui «il Partenariato pubblico-privato di tipo contrattuale comprende le figure della concessione, della locazione finanziaria e del contratto di disponibilità, nonché gli altri contratti stipulati dalla pubblica amministrazione con operatori economici privati che abbiano i contenuti di cui al comma 1 e siano diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela»;

Visto, altresì, l'art. 175, comma 3 del sopra citato decreto legislativo n. 36 del 2023, n. 36, che, tra l'altro, prevede «Nei casi di progetti di interesse statale oppure di progetti finanziati con contributo a carico dello Stato, per i quali non sia già previsto che si esprima il CIPESS, gli enti concedenti interessati a sviluppare i progetti secondo la formula del Partenariato pubblico-privato, il cui ammontare dei lavori o dei servizi sia di importo pari o superiore a 250 milioni di euro, richiedono parere, ai fini della valutazione preliminare di cui al comma 2, al CIPESS, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Il CIPESS si pronuncia entro quarantacinque giorni dalla richiesta»;

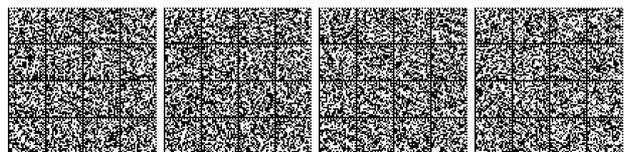
Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 settembre 2023, recante «Regolamento interno del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e disposizioni concernenti la struttura tecnica di esperti a supporto del NARS e del DIPE»;

Vista la legge 30 dicembre 2023, n. 213, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026», che, all'art. 1, comma 292, ha rifinanziato l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73 (Fondo per le infrastrutture portuali) per 55 milioni di euro per l'anno 2024, 130 milioni di euro per l'anno 2027 e 170 milioni di euro per l'anno 2028;

Vista la nota 9 aprile 2024, n. 14474, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, ha trasmesso, per la sottoposizione al Comitato, la proposta di parere sullo «Schema di decreto interministeriale di riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali» di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40 del 2010, da destinare alla realizzazione di un terminale marittimo (terminal *container*) nel Porto di Trieste»;

Vista la nota del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, n. 3785 del 15 aprile 2024, con la quale sono state richieste al MIT alcune integrazioni istruttorie;

Vista la nota del Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, prot. 31912 del 28 agosto 2024, con la quale - in risposta alle richieste formulate dal DIPE con la predetta nota n. 3785 del 15 aprile 2024 - è stata trasmessa la documentazione integrativa predi-



sposta dalla competente Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità con maggiori elementi di natura tecnica e finanziaria, con particolare riguardo al dettaglio del quadro economico del progetto di fattibilità tecnico-finanziaria e alla cornice programmatica nella quale è possibile inquadrare il progetto con carattere di strategicità;

Vista la nota n. 9737 del 17 settembre 2024, con la quale il DIPE ha comunicato al MIT e all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Porti di Trieste e Monfalcone, di seguito AdSPMAO, di ritenere necessario che per poter rilasciare il proprio parere sul riparto del Fondo per le infrastrutture portuali ex art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40 del 2010, il CIPESS debba preliminarmente esprimersi, sentito il NARS, sull'operazione in partenariato pubblico privato, di seguito PPP, con proprio parere reso ai sensi dell'art. 175 del decreto legislativo n. 36 del 2023, al fine di poter valutare la sussistenza di tutti i requisiti richiesti dal medesimo art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40 del 2010, il quale prevede che le risorse da assegnare «devono essere destinate a progetti, già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili, finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici»;

Vista la nota del 23 settembre 2024 n. 17959 con cui l'AdSPMAO ha richiesto il parere del CIPESS, sentito il NARS, in ordine all'operazione in PPP per la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione della fase 1 del Molo VIII nel Porto di Trieste ai sensi dell'art. 175, comma 3, del decreto legislativo n. 36 del 2023;

Vista la documentazione istruttoria del Ministero proponente e dell'AdSPMAO, dalla quale risulta, in particolare, che:

1. Il progetto, al quale risulta associato il CUP C94C24000010003, attiva una operazione di partenariato pubblico privato, di seguito PPP, ai sensi del sopra citato decreto legislativo n. 36 del 2023, avente ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché la realizzazione e la manutenzione del molo VIII del Porto di Trieste, destinato alla movimentazione di *container*, intervento che rappresenta la fase 1 di un più ampio progetto di grande infrastrutturazione nell'ambito del Porto di Trieste, non oggetto della presente deliberazione, che prevede anche la bonifica ambientale di un sito precedentemente occupato da un impianto siderurgico e la realizzazione di nuovi collegamenti per il trasporto intermodale delle merci e di collegamenti di ultimo miglio;

2. Il quadro economico è pari a 315.850.279 euro, con le seguenti coperture finanziarie:

2.1. 109.000.000 euro a carico del soggetto privato proponente;

2.2. 206.850.279 euro di finanziamento pubblico, oggetto della presente deliberazione, richiesto a valere sul Fondo per le infrastrutture portuali, con copertura a carico del rifinanziamento del Fondo stesso disposto dalla menzionata legge n. 213 del 2023;

Considerato che la relazione del MIT, oltre a ribadire la strategicità dell'opera nel potenziamento dei porti del Mediterraneo rispetto al Nord Europa e la sua urgenza in relazione alla dinamicità del mercato, evidenzia che la

realizzazione dell'opera proposta si inserisce nel contesto di un più ampio e complessivo intervento di sviluppo infrastrutturale del Porto di Trieste, finanziato anche nell'ambito del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e sinteticamente denominato «Progetto *Adriagateway*: interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste», inserito nell'elenco degli interventi prioritari (allegato IV) di cui all'art. 44 della legge 29 luglio 2021, n. 108 e successive modificazioni;

Considerato che dalla relazione del MIT emerge, fra l'altro, che l'investimento previsto mira al perseguimento di un modello di sviluppo integrato e coordinato del porto e delle infrastrutture collegate, anche attraverso la riconversione in chiave logistico-produttiva di siti industriali dismessi e localizzati nell'immediato retroterra della zona di espansione portuale, in grado di beneficiare dell'accessibilità diretta alle infrastrutture di trasporto;

Visto il parere del NARS n. 8 del 28 ottobre 2024, con le raccomandazioni e osservazioni sulla proposta in esame;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria e, in particolare, che:

Sotto il profilo tecnico-procedurale:

1. La competenza del CIPESS è prevista dall'art. 175, comma 3, del decreto legislativo n. 36 del 2023;

2. Sussistono i presupposti di cui all'art. 175, comma 3, del decreto legislativo n. 36 del 2023 per l'espressione del parere del CIPESS:

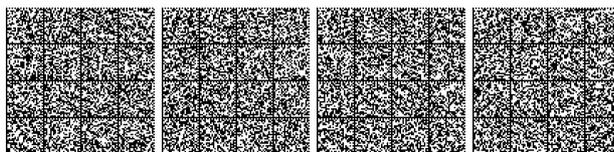
2.1. L'operazione oggetto di parere si configura come operazione in partenariato pubblico privato ai sensi di quanto previsto dall'art. 174 del codice dei contratti; realizzata attraverso la procedura di finanza di progetto regolata ai sensi degli articoli 193 e seguenti del decreto legislativo n. 36 del 2023;

2.2. Il costo complessivo dei lavori è stimato in 269 milioni di euro;

2.3. È presente nel finanziamento dell'operazione in PPP un contributo pubblico a carico dello Stato, attraverso l'assegnazione di risorse del Fondo per le infrastrutture portuali per 160 milioni di euro, quale quota del finanziamento a carico del Fondo, per 206 milioni di euro;

2.4. Il CIPESS non si è precedentemente espresso sul medesimo progetto;

3. In data 31 luglio 2023 è stata presentata all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Porti di Trieste e Monfalcone, da parte delle società ICOP S.p.a., HHLA PLT Italy S.r.l. e Logistica Giuliana S.r.l, la proposta di attivazione di partenariato pubblico/privato ai sensi del combinato disposto degli articoli 174, 193 e seguenti e 198 del decreto legislativo n. 36 del 2023, avente ad oggetto *i*) la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché la realizzazione e la manutenzione di opere di grande infrastrutturazione nell'ambito del Porto di Trieste, individuabili quale «fase 1» del più ampio progetto infrastrutturale consistente nel Molo VIII del Porto di Trieste, nonché *ii*) la successiva gestione delle stesse al fine dell'esecuzione di operazioni e servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994;



4. La proposta prevede che la realizzazione e gestione dell'opera in oggetto vengano affidate in concessione per un periodo di 55 anni;

5. Al termine della concessione, i beni realizzati saranno acquisiti al demanio;

6. È previsto un canone demaniale che il concessionario dovrà corrispondere al concedente per l'occupazione delle aree e degli specchi d'acqua su cui insisterà l'opera;

7. L'investimento previsto mira ad «elevare il livello di efficienza operativa e ridurre le emissioni inquinanti derivanti dalle operazioni portuali»; inoltre, «pur non essendo l'intervento rientrate tra quelli finanziati nel PNRR/PNC, è stata redatta una relazione sul rispetto del principio del *Do no significant harm* (DNSH)»;

8. Con deliberazione n. 1088 del 7 agosto 2024, il Commissario straordinario dell'AdSPMAO ha approvato in linea tecnica del Progetto di fattibilità tecnico economica, di seguito PFTE;

9. Il NARS, con parere n. 8 del 28 ottobre 2024, ha formulato alcune osservazioni e raccomandazioni che suggeriscono, tra l'altro, di:

9.1. Effettuare ogni opportuna verifica in merito alla necessità di integrare la documentazione facente parte della proposta, anche rispetto alla disciplina delle attività e degli obblighi in capo all'ente concedente e al concessionario collegati alle suddette risorse, con riferimento al fatto che l'importo relativo alle sezioni B e C del quadro economico dell'intervento, pari a 46,85 milioni di euro, appaia coperto da contribuzione pubblica da assegnare in applicazione dell'art. 4, comma 6, della legge n. 73 del 2010 e non risulti considerato nel PEF, al pari della plausibile citata corrispondente contribuzione;

9.2. Ai fini della tutela della finanza pubblica, valutare l'inclusione nell'ambito della determinazione del valore dell'investimento anche dei costi connessi agli interventi di *equipment*, già valorizzati nel PEF, che ridurrebbe la percentuale di contribuzione pubblica al di sotto del 50% del totale degli investimenti, permettendo, la contabilizzazione del progetto fuori dal bilancio dell'ente; in caso di inclusione, la disciplina relativa ai costi di *equipment* dovrà trovare adeguata rappresentazione, sin d'ora, nella documentazione contrattuale, all'interno della quale dovrebbe essere esplicitamente confermato che i costi per la realizzazione di tali attività saranno a carico del concessionario (essendo l'acquisto dell'*equipment* attualmente indicato solo nella premessa della bozza di convenzione);

9.3. Progettare con un maggior grado di dettaglio le singole parti dell'opera, chiarendo, al tempo stesso, alcuni aspetti progettuali della fase 1 di realizzazione del Molo VIII, anche con riferimento all'assetto portuale conseguente all'implementazione delle successive fasi realizzative e di verificare alcuni elementi;

9.4. Risolvere le discrasie presenti tra alcuni elaborati;

9.5. Esplicitare le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria che il concessionario si impegna ad effettuare, a sua cura e spese, per la durata dell'operazione;

9.6. Verificare il rispetto delle condizioni di congruo equilibrio economico finanziario dell'iniziativa e il concreto trasferimento del rischio operativo mediante il sostanziale allineamento tra il tasso di rendimento (TIR) e il relativo tasso di attualizzazione.

Sotto l'aspetto progettuale, l'operazione include:

1. Scalo ferroviario a tre binari da 400m servito da tre gru a cavalletto elettriche a guida remota o parzialmente automatizzate (ARMG);

2. Gate automatizzato per la gestione del traffico stradale in ingresso e uscita;

3. Ormeaggio in acque profonde per *Ultra large vessels* (ULVs di nuova generazione) servito da tre gru di banchina tipo STS controllate da remoto;

4. L'infrastruttura a mare potrà ospitare navi di dimensioni fino a 15.000 TEU, ma con compatibilità anche per navi da 24.000 TEU;

5. ormeaggio per navi *Roll-on/Roll-off* (RoRo).

Sotto l'aspetto dei servizi, l'operazione prevede in particolare:

1. Gestione dei servizi portuali a tariffe commerciali;

2. Attività di RoRo dal 2026 e movimentazione/deposito *container* dal 2029.

Sotto l'aspetto economico-finanziario:

1. Il totale complessivo del quadro economico del PFTE è pari a 315.850.279 euro, che include:

1.1. Il costo totale delle opere che saranno messe a gara, mediante operazione di PPP, pari a 269 milioni di euro, oggetto del PEF;

1.2. 45.273.311,60 euro per le somme a disposizione dell'amministrazione;

1.3. 1.576.967,40 per l'IVA e le altre imposte;

2. La somma dei punti 1.2 e 1.3 (somme a disposizione della AdSPMAO), pari a 46.850.279 euro di finanziamento pubblico è necessaria per far fronte ai costi residui a carico dell'AdSPMAO;

3. Per il progetto è prevista la stipula di un contratto a lungo termine con un costo delle opere in PPP pari a 269 milioni di euro (importo a base di gara) sviluppato come segue:

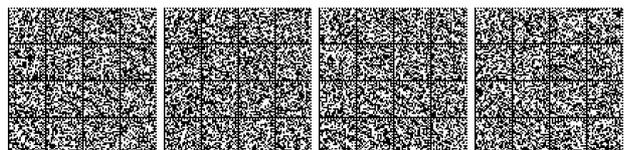
3.1. 254.874.245,79 euro per l'esecuzione delle lavorazioni;

3.2. 4.860.054,54 euro per l'attuazione dei Piani di sicurezza (non soggetti a ribasso d'asta);

3.3. 1.105.231,48 euro relativo all'attuazione di misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e tentativi di infiltrazione mafiosa (non soggetto a ribasso);

3.4. 5.145.689,85 euro per oneri ambientali accessori (opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale e attuazione del Piano di monitoraggio ambientale);

3.5. 3.014.778,34 euro per spese tecniche relative alla progettazione esecutiva e al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione;



4. La copertura finanziaria dell'importo destinato all'operazione in PPP, pari a 269 milioni di euro, è ripartita come segue:

4.1. 160 milioni di euro da finanziamento pubblico a valere sul Fondo per le infrastrutture portuali;

4.2. 109 milioni di euro del soggetto privato;

5. Il rendimento atteso dall'operazione in completamento e gestione del porto turistico può essere sintetizzato nei seguenti indici:

5.1. TIR (Tasso interno di rendimento) di progetto	8,46 per cento;
5.2. TIR degli azionisti	10,8 per cento;
5.3. WACC (<i>Weighted average cost of capital</i>)	8,22 per cento;
5.4. VAN (Valore attuale netto) di progetto	3.885.456 euro;
5.5. VAN degli azionisti	14.182.654 euro;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Considerato che il medesimo regolamento, ai sensi dell'art. 16 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, questo Comitato è presieduto «dal Presidente del Consiglio dei ministri e che in caso di sua assenza o impedimento temporaneo, è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente di questo stesso Comitato»;

Vista la nota DIPE, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le osservazioni e le raccomandazioni da riportare nella presente delibera;

Considerato quanto descritto in premessa e quanto riportato nel citato parere NARS n. 8 del 28 ottobre 2024, con riferimento alla valutazione della proposta di operazione in Partenariato pubblico-privato per la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione della fase 1 del Molo VIII nel Porto di Trieste ed in particolare dei documenti relativi al progetto di fattibilità, alla bozza di convenzione ed al piano economico finanziario;

Ritenuto di dover effettuare specifiche raccomandazioni ed osservazioni al fine di permettere all'ente concedente di completare la propria valutazione della convenienza e fattibilità della proposta;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di Partenariato pubblico-privato;

Considerato che il Ministro dell'economia e delle finanze ha rilasciato nel corso della seduta odierna di questo Comitato il nulla osta sull'ulteriore corso della presente delibera e che pertanto la stessa viene sottoposta direttamente in seduta alla firma del Segretario e del Presidente per il successivo, tempestivo inoltro alla Corte dei conti per il prescritto controllo preventivo di legittimità;

Considerato il dibattito svolto in seduta;

Su proposta del Commissario straordinario della Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale (Porti di Trieste e Monfalcone);

ESPRIME PARERE

1. Ai sensi dell'art. 175, comma 3, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, sulla proposta descritta nelle premesse, relativa all'operazione in Partenariato pubblico-privato per la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione della fase 1 del Molo VIII nel Porto di Trieste, con le raccomandazioni e osservazioni di cui al parere NARS n. 8 del 28 ottobre 2024, che il Comitato fa proprie, nella formulazione contenuta all'interno dell'allegato 1 alla presente delibera, il quale costituisce parte integrante della stessa.

2. Le raccomandazioni e osservazioni riportate nell'allegato 1 alla presente delibera, qualora recepite, non esonerano l'ente concedente dalle responsabilità connesse a tale procedura e restano, dunque, in capo al medesimo la valutazione e la decisione in ordine al prosieguo della medesima.

3. Si raccomanda che venga garantita la coerenza interna degli atti modificati nell'adottare le raccomandazioni di cui alla deliberazione del Comitato.

4. L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale (Porti di Trieste e Monfalcone) provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi alla concessione in esame.

Il vice Presidente: GIORGETTI

Il segretario: MORELLI



ALLEGATO I

RACCOMANDAZIONI ED OSSERVAZIONI RELATIVE AL PARERE, AI SENSI DELL'ART. 175, COMMA 3, DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 31 MARZO 2023, N. 36, SULL'OPERAZIONE IN PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO (PPPE) PER LA PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE, MANUTENZIONE E GESTIONE DELLA FASE I DEL MOLO VIII NEL PORTO DI TRIESTE

Si raccomanda all'ente concedente di:

1. Effettuare ogni opportuna verifica in merito alla necessità di integrare la documentazione facente parte della proposta, anche rispetto alla disciplina delle attività e degli obblighi in capo all'ente concedente e al concessionario, con riferimento al fatto che l'importo relativo alle sezioni B e C del quadro economico dell'intervento, pari a 46,85 milioni di euro, appaia coperto da contribuzione pubblica da assegnare in applicazione dell'art. 4, comma 6, della legge n. 73/2010 e non risulti considerato nel PEF;

2. Al fine di evitare dubbi interpretativi, esplicitare che la durata della concessione deve comprendere sia la fase di realizzazione che di gestione;

3. Ai fini della tutela della finanza pubblica, valutare l'inclusione, nell'ambito della determinazione del valore dell'investimento, anche dei costi connessi agli interventi di *equipment*, già valorizzati nel PEF, che ridurrebbe la percentuale di contribuzione pubblica al di sotto del 50% del totale degli investimenti, permettendo la contabilizzazione del progetto fuori dal bilancio dell'Ente; in caso di inclusione, la disciplina relativa ai costi di *equipment* dovrà trovare adeguata rappresentazione, sin d'ora, nella documentazione contrattuale, all'interno della quale dovrebbe essere esplicitamente confermato che i costi per la realizzazione di tali attività saranno a carico del concessionario (essendo l'acquisto dell'*equipment* attualmente indicato solo nella premessa della bozza di convenzione);

4. Di corredare la bozza di convenzione con un documento ri-epilogativo di tutti i permessi e le autorizzazioni necessari per la realizzazione delle opere, con indicazione della relativa attribuzione di competenza (concedente o concessionario), atteso che lo specifico «allegato» menzionato all'art. 12 di tale bozza (recante «autorizzazioni») non risulta materialmente accluso alla stessa.

Con riferimento al progetto di fattibilità al fine di ridurre la possibilità di modifiche e/o varianti progettuali:

5. Progettare con un maggior grado di dettaglio le singole parti dell'opera, chiarendo, al tempo stesso, alcuni aspetti progettuali della fase I di realizzazione del Molo VIII, anche con riferimento all'assetto portuale conseguente all'implementazione delle successive fasi realizzative (che esulano dall'ambito della proposta) e di verificare i seguenti elementi:

a. La manovra di attracco delle navi Ro-Ro al nuovo pontile (*mooring dolphin*), realizzato in prolungamento della banchina Arvedi, allorché risulterà ultimata la realizzazione della fase 4 del Molo VIII (cfr. elaborato «Specifiche funzionali fase I e integrazioni», pagina 6); nella planimetria di progetto delle opere di fase I (cfr., ad esempio, pagina 3 dell'elaborato «Basis of design»), il pontile in questione viene indicato come «passerella temporanea»; inoltre, nell'elaborato «Specifiche funzionali fase I e integrazioni» si dà atto (cfr. pagina 21) che l'ormeggio Ro-Ro avviene, già in fase I, in andana (di poppa) anziché di fianco (come nel caso del *mooring dolphin*), tramite linee di prua collegate a boe galleggianti e linee di poppa collegate a bitte di banchina; si rileva, in ogni caso, che il «Computo metrico estimativo» pare considerare solo i costi di realizzazione del *mooring dolphin* per l'ormeggio laterale, senza alcun riferimento né ai costi della sua dismissione né ai costi degli arredi per l'ormeggio in andana;

b. L'esatto valore del numero di varchi in ingresso e in uscita da realizzare presso l'area gate, considerato che, al riguardo, si rilevano alcune discrasie tra la «relazione generale» (che indica n. 10 varchi, di cui 5 in ingresso e 5 in uscita, cfr. pagina 56), gli elaborati «Basis of design» e «Specifiche funzionali fase I e integrazioni» (che indicano n. 8 varchi, di cui 4 in ingresso e 4 in uscita, cfr., rispettivamente, pagina 3 e pagina 26) e l'elaborato grafico «1368_P1_STR-t013» (ovvero «Gates Doganali - Piante, sezioni e prospetti», che indica n. 14 varchi, di cui 7 in ingresso e 7 in uscita). In ogni caso, si rileva che il «Computo metrico estimativo» pare considerare, quale costo di investimento, n. 8 varchi (cfr. documento citato, pagina 89);

c. La presenza, o meno, di pannelli fotovoltaici sulle pensiline dei gates, atteso che la dicitura presente sugli elaborati grafici («pensiline fotovoltaiche») non sembra trovare corrispondenza né nel Computo metrico estimativo né nella relazione tecnica sugli impianti elettrici e speciali;

d. La non necessità, per il regolare esercizio delle attività di cui alla proposta, dell'edificio per uffici ospitante «tutte le funzioni per addetti agli uffici amministrativi e dei gates, nonché per gli operativi di terminal, inclusi spogliatoi e mensa» (cfr. Studio di impatto ambientale, pagina 154), posto che, come già osservato, di tale edificio la proposta prevede di realizzare solo le fondazioni, mentre la realizzazione della struttura in elevazione (5 piani) viene demandata alla fase 2 di implementazione del Molo VIII (cfr. elaborato «Specifiche funzionali fase I e integrazioni», pagina 6);

e. Eventuali interferenze degli interventi in progetto con l'assetto idrografico superficiale dell'area portuale, garantendo lo sbocco a mare dei n. 4 canali artificiali tombati presenti nel sito specifico (cfr. Relazione generale, pagine 31-32);

f. Il valore del sovraccarico accidentale di progetto per le strutture di banchina (c.d. «*quay area*») - che risulta determinante per le dimensioni e, quindi, per il costo delle stesse - posto che, nel merito, si rileva una discrasia tra la relazione generale, che indica il valore di 60 kPa (cfr. pagina 50), e l'elaborato «Basis of design», che indica il valore di 30 kPa (cfr. pagina 27);

g. La stratigrafia della pavimentazione della c.d. «zona scogliere», posto che, nel merito, si rileva una discrasia tra la relazione generale (cfr. pagina 68), l'elaborato «Basis of design» (cfr. pagina 41) e il Computo metrico estimativo (cfr. pagina 24);

In relazione ai costi relativi all'investimento:

6. Adottare il prezzario della Regione Friuli-Venezia Giulia approvato con deliberazione della giunta regionale (di seguito D.G.R.) n. 1004 del 4 luglio 2024 (c.d. «prezzario 2024»), in luogo della versione attualmente considerata nell'ambito del Computo metrico estimativo (c.d. «prezzario 2023»);

7. Implementare le «analisi prezzi» per tutte le voci di «nuovo prezzo» (NP) considerate nel Computo metrico estimativo, correndole con l'evidenza documentale delle corrispondenti indagini di mercato effettuate, in modo tale da consentire una chiara identificazione delle quantità stimate e dei prezzi unitari adottati (con particolare riguardo alle macro-voci inserite «a corpo»), in coerenza con le lavorazioni descritte negli elaborati grafici di progetto; a riguardo, ad esempio, si rileva che nel documento «1368_P1_ECO-r003_01- Analisi prezzi» mancano le analisi del prezzo relative principalmente alle seguenti opere: trasformatore AT/MT, cabina di media/bassa tensione, impianto rete dati, impianto idrico antincendio;

8. Verificare che tutti i mezzi indicati ai paragrafi 3.5 e 3.6 dell'elaborato «Specifiche funzionali fase I e integrazioni» siano effettivamente compresi nel perimetro della proposta, integrando di conseguenza la categoria «Attrezzature» del Computo metrico estimativo (che, allo stato attuale, considera solo le gru di banchina, le gru di ferrovia e le gru di piazzale);

9. Verificare il regime IVA applicabile alle attrezzature portuali (gru di banchina, di ferrovia e di piazzale, ossia il c.d. «*equipment*» secondo la dicitura del PEF), valutando il perimetro applicativo dell'art. 9, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 (non imputabilità IVA) sulla base dell'interpello dell'Agenzia delle entrate n. 467 del 7 luglio 2021;

10. Risolvere le discrasie presenti tra l'elaborato «Prime indicazioni per la stesura del Piano di sicurezza e coordinamento», da un lato, e gli elaborati «Computo metrico estimativo» (di seguito CME) e «Quadro economico» (di seguito QE) dall'altro lato, sia con riferimento all'esecuzione della bonifica da ordigni bellici - prevista a carico dell'ente concedente nel primo documento (cfr. pagina 46) mentre, invece, ai sensi del CME e del QE, rientra tra le lavorazioni a carico del concessionario - sia con riferimento all'importo degli «oneri della sicurezza», definito pari al 3% dell'importo dei lavori nel primo elaborato (cfr. pagina 94), mentre, invece, nel QE è pari all'1,9%; con particolare riferimento agli oneri per la sicurezza, in ogni caso, si ritiene necessario procedere a una determinazione analitica, al fine di evitare il rischio di errate valutazioni;

Al fine di mitigare il rischio di indisponibilità totale o parziale delle opere e dei servizi da erogare:

11. Esplicitare le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria che il concessionario si impegna ad effettuare, a sua cura e spese, per la durata dell'operazione (cfr. lettera d), comma 3.3, art. 3 «Oggetto»



della bozza di Convenzione), al fine di garantire la corretta erogazione di tutti i servizi e la piena funzionalità per tutta la durata del contratto, con l'obbligo alla scadenza della stessa di consegnare l'opera al concedente in perfetto stato;

12. Specificare la modalità con cui il concessionario effettuerà in modo continuativo il monitoraggio sull'andamento degli indicatori di equilibrio e come comunicherà gli esiti al concedente e con quale cadenza (cfr. lettera *j*), comma 14.3, art. 14 «Dichiarazioni, obblighi e attività del concessionario» della bozza di Convenzione);

13. Specificare come il concessionario organizzerà la banca dati contenente ogni dato, documento, informazione e notizia concernente l'adempimento delle prestazioni contrattuali, alimentata dallo stesso ed accessibile dalla Concedente in tempo reale (cfr. lettera *a*), comma 14.4, art. 14 «Dichiarazioni, obblighi e attività del concessionario» della bozza di Convenzione);

In merito alla bozza di convenzione:

14. Definire univocamente quale partner privato il «Concessionario», considerato che il concessionario deve essere unitario, poiché assume i rischi della fase di realizzazione degli asset e di gestione degli stessi, indipendentemente dal ruolo dei soggetti facenti parte della compagine aggiudicataria, anche riguardo all'art. 14 «Dichiarazioni, obblighi e attività del concessionario»;

15. Espungere dal testo convenzionale ogni riferimento alla progettazione «definitiva», non più prevista dal Codice;

16. Implementare la lettera *d*) delle premesse, chiarendo il ruolo dei fondi PNRR/PNC e precisando che la specifica operazione oggetto della proposta è destinata ad essere finanziata da risorse del Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40/2010;

17. Sempre nell'ambito delle Premesse e, correlativamente, degli articoli 9 e seg., conformare la disciplina della costituzione della società di scopo all'art. 194 del Codice, che dispone l'obbligo di tale costituzione per contratti di importo superiore alla soglia comunitaria;

18. Determinare, all'art. 3, comma 2, il valore del contratto tenendo conto che lo stesso è costituito, così come previsto dall'art. 179, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 36/2023, «dal fatturato totale del concessionario generato per tutta la durata del contratto, al netto dell'IVA, stimato dall'ente concedente, quale corrispettivo dei lavori e dei servizi oggetto della concessione, nonché per le forniture accessorie a tali lavori e servizi»;

19. Valutare il possibile effetto della previsione dell'art. 6.6, secondo cui «resta fermo il diritto di LG di chiedere un utilizzo congiunto con il concessionario delle porzioni di demanio contemplate dal precedente comma 4 e delle sovrastrutture installate dal concessionario medesimo, alle condizioni che saranno stabilite tra LG e il concessionario [...], con autorizzazione da chiedersi all'Autorità successivamente all'avvenuta realizzazione dell'opera», rispetto alla partecipazione alla procedura di gara di concorrenti - e quindi potenziali aggiudicatari - diversi dall'attuale compagine proponente e l'adozione delle misure eventualmente ritenute idonee a garanzia della massima partecipazione a tale gara;

20. Effettuare un'attenta verifica e acquisizione dei documenti di cui all'art. 12 «autorizzazioni», in quanto lo stesso rimanda a due allegati esterni al testo contrattuale;

In merito alla progettazione esecutiva:

21. Fare riferimento all'obbligo di rispettare le tempistiche del cronoprogramma approvato;

22. Con riguardo al comma 5 del citato art. 18, relativo all'obbligo del concessionario, adeguare/modificare il progetto esecutivo alla luce delle richieste degli enti preposti al rilascio dei titoli autorizzativi o comunque ai fini della validazione; si segnala che la possibilità di attivare un'eventuale conseguente procedura di riequilibrio dovrà essere limitata, ai sensi dell'art. 192 del Codice, ai soli casi in cui le richieste che sono all'origine del disequilibrio non siano conseguenza di omissioni o negligenze del concessionario;

In riferimento a penali, collaudo e modifiche contrattuali:

23. Prevedere più incisivamente un obbligo del concessionario di rispettare le tempistiche di esecuzione dell'opera contenute nel cronoprogramma con configurazione di un sistema di penali effettive per il caso di ritardo e/o inadempimento;

24. In merito all'art. 27, comma 1, prevedere che il concessionario, e non il soggetto realizzatore, sopporti il rischio amministrativo.

Inoltre, in relazione al comma 2, specificare puntualmente le fattispecie che generano il rischio di costruzione, attraverso un elenco esaustivo, poiché l'elencazione «a titolo esemplificativo e non esaustivo» dei rischi non è ammessa dalle regole Eurostat ai fini della contabilizzazione *OFF balance*;

25. In relazione all'art. 20, abrogare il comma 5, che prevede la responsabilità esclusiva del concessionario nei confronti dell'Autorità sulla corretta esecuzione del contratto, poiché contrastante con l'obbligo di solidarietà di cui all'art. 119 del Codice, che stabilisce, a tutela dell'amministrazione, la solidarietà tra concessionario e subappaltatore;

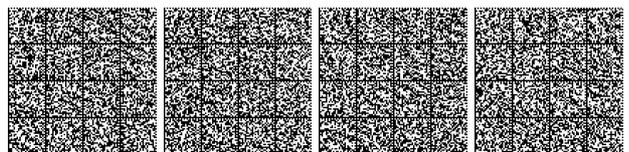
26. Meglio chiarire la previsione descritta all'art. 22.7 «Collaudo», circoscrivendo la possibilità di utilizzo ad aree limitate sulle quali sia intervenuto il collaudo parziale a prescindere dal collaudo dell'opera nel complesso;

27. Con riferimento alla sospensione dei lavori, di cui all'art. 23, commi 2 e 3, definire in modo puntuale le ipotesi di sospensione dell'esecuzione dei lavori. Inoltre, in merito al comma 6 si rileva che in caso di sospensione totale dei lavori per cause non imputabili al concessionario non appare coerente il prolungamento della durata contrattuale, ma ammissibile solo l'eventuale allungamento della fase di costruzione e contrazione della fase gestoria, ove è ancora possibile l'integrale mantenimento della redditività del progetto e della possibilità di rientro dai costi sostenuti; in relazione al comma 7, precisare che, al fine dell'avvio del riequilibrio economico finanziario, l'alterazione del PEF dev'essere «significativa», e che tale significatività dev'essere stimata attraverso soglie e parametri predeterminati, onde evitare che il riequilibrio venga attivato in corrispondenza di minimi scostamenti dai parametri di sostenibilità e redditività del progetto durante l'esecuzione del rapporto contrattuale; la compensazione inoltre prevista nell'ambito della procedura di riequilibrio deve essere nettizzata con quanto recuperato dall'operatore economico attraverso gli indennizzi assicurativi;

28. Con riferimento all'art. 24, commi 2 e 3, si prospetta la possibilità di affidare direttamente al concessionario «ulteriori lavori riferiti a maggiori opere di dragaggio dei fondali già indicate negli elaborati progettuali come interventi successivi alla c.d. fase 1 del Molo VIII» (oggetto della procedura); al riguardo, si segnala che gli «ulteriori lavori» affidati al concessionario debbano riferirsi al perimetro dell'operazione oggetto della procedura, configurandosi altrimenti ipotesi diversa dall'affidamento diretto al concessionario consentito dall'art. 189 del Codice. Si raccomanda pertanto che gli «ulteriori lavori» si riferiscano al perimetro di cui sopra, anche alla luce della rilevanza che «l'esercizio dell'opzione di cui alla clausola 24.2» può avere in tema di modifica «dell'equilibrio economico-finanziario della concessione» (cfr. art. 24.3) e del fatto che lo stesso può costituire motivo per il concessionario di richiedere «l'eventuale valorizzazione dell'investimento sostenuto, anche in termini di durata della Concessione Demaniale e di riconoscimento in detrazione dal canone demaniale [...]» (cfr. art. 30.3);

29. Con riferimento all'art. 25, precisare che le penali, laddove riguardanti ipotesi di ritardo, non possono applicarsi solo alla fase di progettazione e di realizzazione delle opere, ma anche ai ritardi nella fornitura dei servizi in fase gestoria. Inoltre, le penali non devono catturare solo le ipotesi di ritardo, ma anche il rispetto degli appositi indicatori da considerare per taluna tipologia di prestazione che il concessionario è tenuto ad eseguire, compatibilmente con la normativa speciale applicabile; occorre inoltre prevedere un meccanismo di monitoraggio e controllo sull'andamento contrattuale ai fini dell'accertamento delle cause giustificative delle penali e di applicazione delle stesse;

30. Ricondurre alla disciplina delle modifiche contrattuali e, dunque, alle previsioni di cui all'art. 189 del Codice, le eventuali ipotesi «... di accorpamenti e/o conferimenti aziendali» alle quali il testo convenzionale dedica impropriamente una clausola autonoma (cfr. art. 42, comma 2, «Affidamento in gestione dell'attività, cessione dell'opera») ingenerando il dubbio che l'intenzione del proponente sia quella di proporre che dette vicende vengano gestite al di fuori del perimetro del citato art. 189 del Codice, che invece si occupa delle stesse proprio al comma 1 lettera *d*) n. 2, prevedendo il caso in cui «un nuovo concessionario sostituisce quello a cui l'ente concedente aveva inizialmente aggiudicato la concessione a causa di una delle seguenti circostanze: [...] al concessionario iniziale succeda, in via universale o parziale, a seguito di ristrutturazioni societarie, comprese rilevazioni, fusioni, acquisizione o insolvenza, un altro operatore economico che soddisfi i criteri di selezione qualitativa stabiliti inizialmente, purché ciò non implichi altre modifiche sostanziali al contratto e non sia finalizzato ad eludere l'applicazione della direttiva 2014/23/UE»;



31. Ove compatibile con la normativa speciale di settore, valutare l'ipotesi di corrispondere il canone della concessione demaniale di cui all'art. 7 per l'intera durata della concessione; inoltre:

a. Chiarire al comma 2 i criteri di adeguamento del canone, con particolare riferimento agli «Indicatori del livello di efficienza ambientale, energetica e produttiva del concessionario»;

b. Valutare ulteriormente il punto iv) del comma 2, nella scelta degli indicatori di adeguamento del canone, in quanto prevede, ora per allora, un'indeterminata modifica della concessione per l'introduzione di ulteriori parametri di valutazione che rendono, oggi e durante la fase di selezione dell'operatore, del tutto indeterminate le spettanze dell'amministrazione. Tali profili dovrebbero essere già chiaramente delineati al momento dell'avvio del progetto e della pubblicazione del bando di gara;

c. In relazione al comma 6, chiarire le motivazioni che determinano la riduzione del canone in presenza di ulteriori investimenti;

Con riferimento al contributo pubblico:

32. Chiarire il contenuto dell'art. 26, comma 2, in quanto non si comprende a quale normativa si faccia riferimento ed in particolare di valutare l'espunzione della anticipazione di contribuzione pubblica;

Relativamente agli obblighi nella fase di gestione:

33. Integrare il testo contrattuale atteso che, allo stato, il medesimo pare affidare in toto tale disciplina al provvedimento di autorizzazione emanato ex art. 16 della legge n. 84 del 1994, al quale fa riferimento l'art. 28 della bozza di convenzione;

In merito al riequilibrio economico-finanziario e revisione del contratto:

34. Esplicitare il riferimento alla prassi e alla disciplina speciale, considerato, da un lato, che il riferimento alla prassi risulta generico e privo di efficacia precettiva e, dall'altro lato, che il richiamato art. 18 non pare contenere né principi né regole in materia di riequilibrio;

35. Richiamare la disciplina dell'art. 192 del Codice anche rispetto alla fase gestoria, in quanto compatibile (stando infatti all'art. 32.5, letto in raccordo con il precedente art. 32.1, la proposta intenderebbe fare riferimento all'art. 192 del Codice per la sola per la fase realizzativa dell'opera) e, in relazione alla lettera a), di cui al comma 2, escludere - alla luce della regolamentazione Eurostat - le ipotesi di revisione del PEF a seguito di modifica normativa incidente sulla disciplina tributaria e contabile, ciò al fine di non neutralizzare gli effetti a carico dell'operatore privato;

In merito agli obblighi assicurativi nella fase di gestione dell'opera:

36. Con riguardo all'art. 33, comma 3, rendere espresso l'obbligo in capo al concessionario di stipulare una polizza assicurativa c.d. *full risk*, per l'intera durata della concessione, anche a copertura dei danni catastrofali (in coerenza con la legge n. 213/2023);

37. Adeguare il testo contrattuale dell'art. 34 della bozza di convenzione in quanto parrebbe configurare l'obbligo della sola «cauzione demaniale»; in senso contrario si rileva come l'art. 193 del Codice - ai sensi del quale è stata formulata la proposta - disponga, al comma 6, che «dalla data di inizio dell'esercizio del servizio da parte del concessionario è dovuta una cauzione a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla gestione dell'opera, da prestarsi nella misura del 10 per cento del costo annuo operativo di esercizio e con le modalità di cui all'articolo 117. La mancata presentazione di tale cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale»;

38. Modificare l'art. 35 e seguenti tenendo in considerazione che le vicende relative allo scioglimento del rapporto concessorio debbano essere disciplinate tenendo conto di tutte le ipotesi contemplate dall'art. 190 del Codice (e non soltanto la risoluzione per inadempimento e il recesso per mancato accordo sul riequilibrio che sono, allo stato, le uniche ipotesi contrattualmente previste), che valgono per l'intera fase di esecuzione della Concessione, ivi inclusa quella di gestione, rispetto alla quale, allo stato, il testo convenzionale non reca alcun presidio a tutela della corretta esecuzione degli obblighi contrattuali;

Ulteriori osservazioni:

39. In merito all'art. 36 (Risoluzione inadempimento concedente), rendere il comma 1, ultimo paragrafo, conforme alle regole Eurostat

per la contabilizzazione *OFF balance* in quanto anche per l'amministrazione concedente deve essere individuata un'elencazione esaustiva e tassativa di eventi ritenuti gravi inadempimenti ai fini della risoluzione del rapporto, poiché la parte pubblica non deve essere sottoposta ad un insieme indeterminato ed indefinito di rischi contrattuali;

40. In merito al comma 3, lettera c), del citato art. 36, riferito alla quantificazione dell'indennizzo, valutare il possibile allineamento con l'art. 190, comma 4, lettera c), del Codice. Si ritiene in proposito che non può essere assunto a titolo di mancato guadagno il 10% dei ricavi stimati nel PEF, poiché privi di un concreto riscontro nell'andamento contrattuale e di effettiva misurazione;

41. Inserire l'obbligo per il concessionario della trasmissione di un periodico resoconto economico-gestionale sull'esecuzione del contratto, affinché il controllo del concedente, anche contabile, sull'esecuzione del contratto e sul permanere della corretta allocazione dei rischi possa esplicarsi in maniera effettiva. Detto resoconto economico potrà mostrare i dati consuntivi confrontati con i relativi dati preventivati nel PEF; pertanto, appare opportuno che:

a. I dati previsionali, principalmente quelli di conto economico, siano quanto più dettagliati possibile, con riferimento alla loro composizione, alla loro effettiva inerenza al progetto ed alla metodologia della loro predisposizione (a titolo di esempio: quali principi contabili e assunzioni saranno adottati per la ripartizione dei costi generali, quale soggetto giuridico e organo di controllo contabile darà un eventuale parere sugli stessi);

b. I dati consuntivi del resoconto economico gestionale dovranno essere predisposti con lo stesso livello di dettaglio, medesimi principi contabili e dovranno essere riconducibili al progetto (i.e. inerenza) o quantomeno verificabili per tutti gli anni della convenzione;

42. Fare riferimento, per le necessarie integrazioni al testo contrattuale, a quanto previsto dall'art. 191 del Codice, stante la mancanza di una disciplina contrattuale della restituzione, al termine della concessione, delle aree oggetto della Concessione e delle relative opere ivi realizzate, nonché delle modalità con le quali le Parti, con congruo anticipo rispetto a tale termine, verifichino lo stato di quanto sopra al fine di assicurare il passaggio nella piena disponibilità del concedente di diritto e a titolo gratuito e in ottimale stato di manutenzione e funzionamento;

Con riferimento al Piano economico-finanziario:

43. Richiedere al proponente di esplicitare più analiticamente le ipotesi sottostanti la struttura del PEF ed effettuare gli opportuni controlli e valutazioni;

44. Verificare il rispetto delle condizioni di congruo equilibrio economico finanziario dell'iniziativa e il concreto trasferimento del rischio operativo mediante il sostanziale allineamento tra il tasso di rendimento (TIR) e il relativo tasso di attualizzazione, diversamente da quanto si evince, attualmente, sulla base degli indicatori sopra esposti, da cui emerge un VAN positivo di circa 14 milioni, rispetto al valore degli investimenti;

Altre osservazioni:

45. Rimane in ogni caso riservato all'ente concedente il potere di assumere le determinazioni ritenute necessarie, avendo come finalità ultima e preponderante il soddisfacimento dell'interesse pubblico, da intendersi come equo bilanciamento tra l'attività oggetto dell'operazione e la correlata convenienza economica;

46. L'ente concedente è tenuto a trasmettere, tramite accesso al Portale sul monitoraggio dei contratti di partenariato pubblico privato messo a disposizione dalla Ragioneria generale dello Stato, in collaborazione con il DIPE (<https://ppp.rgs.mef.gov.it>), le informazioni e i dati relativi al contratto qualora stipulato, ai sensi di quanto disposto in materia dall'art. 175, comma 7, del decreto legislativo n. 36 del 2023, ai sensi dell'art. 44, comma 1-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, nonché ai sensi dell'art. 1, comma 626, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

24A06997

