

*I Dossier fiscali*

**“Decreto Sviluppo 2”**  
**Le nuove agevolazioni fiscali per le**  
**opere pubbliche**

*- D.L. 179/2012, convertito, con modificazioni,  
nella legge 221/2012 -*

**Gennaio 2012**

pag. 1

## SOMMARIO

<b>AGEVOLAZIONI FISCALI PER LE OPERE PUBBLICHE (ART.33).....</b>	<b>3</b>
<i><b>Opere senza contributi pubblici - Credito d'imposta per grandi infrastrutture ...</b></i>	<b>3</b>
<i><b>Opere con contributi pubblici .....</b></i>	<b>5</b>
1. Finanziamento mediante "defiscalizzazione" .....	5
2. Esenzione dal canone di concessione .....	8

## **AGEVOLAZIONI FISCALI PER LE OPERE PUBBLICHE (ART.33)**

### **Opere senza contributi pubblici - Credito d'imposta per grandi infrastrutture**

L'art.33 del D.L. 179/2012, convertito, con modificazioni, nella legge 221/2012 prevede, **in via sperimentale**, il riconoscimento di un **credito d'imposta**, nella **misura massima** pari al **50%** del **costo** dell'**investimento connesso alla realizzazione di nuove infrastrutture**, attraverso contratti di partenariato pubblico/privato<sup>1</sup>.

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 500 mln** di euro, che costituisce uno dei principali criteri di scelta delle opere da agevolare, ed è riconosciuta fino al 31 dicembre 2015.

In particolare, tale limite temporale è riferito alla «**progettazione definitiva**» dell'opera, che deve, appunto, essere **approvata entro il 31 dicembre 2015**.

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;
- le stesse devono essere di importo superiore a 500 mln di euro;

---

<sup>1</sup> 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)*

- è accertata dal CIPE<sup>2</sup> 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.

**Il beneficio viene, quindi, limitato alle infrastrutture di grandi dimensioni di importo superiore a 500 mln di euro.**

L'**agevolazione**, operante ai fini **IRES/IRAP**, prevede che il credito compensi tali imposte, **generate** in relazione alla **costruzione e gestione dell'opera**, e **spetti**, nella **misura massima** pari al **50%** del **costo dell'investimento**, 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.

In merito, il comma *2-bis* del citato art.33 riconosce, altresì, la possibilità, per il beneficiario, di fruire del credito d'imposta mediante il rimborso di quanto già versato all'Erario<sup>3</sup>.

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.

Pertanto, alla luce di tale quadro normativo, il credito d'imposta può essere utilizzato mediante:

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

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

Come risulta dalla Relazione illustrativa al Provvedimento, l'introduzione del credito d'imposta ha la funzione di riequilibrare il piano economico/finanziario delle predette

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Tale disposizione, che modifica l'art.10 co.1, del D.L. 269/2003, convertito, con modificazioni, nella legge 326/2003, è stata introdotta in sede di conversione in legge del D.L. 179/2012.

infrastrutture che, senza l'agevolazione, non potrebbero essere realizzate a causa degli eccessivi costi dell'investimento.

Per le medesime infrastrutture, 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 (novità introdotta in fase di conversione in legge del "Decreto Sviluppo 2" - art.33, co. 2-ter).

Tale **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 per tale ipotesi, 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.

Sotto il profilo del gettito, nella medesima Relazione illustrativa viene rilevato che la disposizione non produce effetti finanziari: al contrario, l'indotto creato dall'infrastruttura potrà «generare entrate di gran lunga superiori all'agevolazione concessa».

SCHEMA RIEPILOGATIVO

	SOGGETTI	TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA	MISURA FISCALE	IMPORTO MASSIMO AGEVOLABILE
<i>Infrastrutture da realizzare <u>senza</u> contributo pubblico -art.33, co.1 "D.L. Sviluppo 2"-</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>titolari di contratti di partenariato pubblico/privato</li> <li>società di progetto</li> </ul>	nuove infrastrutture: <ul style="list-style-type: none"> <li>di valore &gt; 500 mln di euro</li> <li>per le quali è accertata la non sostenibilità del piano economico-finanziario</li> <li>la cui progettazione definitiva è approvata entro il 31-12-2015</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>credito d'imposta</b> ai fini IRES e IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera</li> <li><b>esenzione</b> dal pagamento del <b>canone di concessione</b></li> </ul>	≤ 50% del costo di investimento

**Opere con contributi pubblici**

**1. Finanziamento mediante "defiscalizzazione"**

L'art.33 del "Decreto Sviluppo 2", convertito nella legge 221/2012 interviene, altresì, sulle agevolazioni già introdotte dall'**art.18 della legge 183/2011 (legge di Stabilità**

2012)<sup>4</sup>, che stabiliscono, 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”<sup>5</sup>, ovvero mediante altri contratti di partenariato pubblico/privato (cd. “Tremonti infrastrutture”).

In particolare, viene prevista l’**estensione** delle **agevolazioni**:

- ai **concessionari**, titolari dei contratti di partenariato pubblico/privato;
- alle **infrastrutture “strategiche”<sup>6</sup> già affidate**, ovvero in corso di affidamento mediante contratti di partenariato pubblico/privato, che si trovano **in condizioni di squilibrio economico/finanziario** (da ripristinare, mediante apposita delibera CIPE, anche attraverso una rimodulazione del contributo pubblico a fondo perduto).

In sostanza, alla luce delle novità introdotte dal “D.L. Sviluppo 2”, la cd. “Tremonti infrastrutture” opera secondo le modalità di seguito indicate.

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

- **tutte le nuove infrastrutture**, senza distinzioni circa la loro tipologia<sup>7</sup> e senza limiti d’importo, per le quali sono previsti contributi pubblici a fondo perduto, in modo da assicurare la sostenibilità economica dell’operazione;
- infrastrutture “**strategiche**” **già affidate**, ovvero in corso di affidamento mediante contratti di partenariato pubblico/privato, senza limiti d’importo, per le quali i contributi pubblici a fondo perduto già previsti non consentono di superare lo squilibrio economico/finanziario.

Per queste, viene demandata al CIPE<sup>8</sup> 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.

---

<sup>4</sup> Tale disposizione è stata, altresì, modificata dall’art.2 del D.L. 83/2012, convertito, con modificazioni, nella legge 134/2012 (cd. “Decreto Sviluppo”).

<sup>5</sup> Ai sensi dell’art.156 del D.Lgs. 163/2006.

<sup>6</sup> Si ritiene che il richiamo normativo alle “infrastrutture d’interesse strategico”, si riferisca alle opere di cui all’art.161 e seguenti del D.Lgs. 163/2006.

<sup>7</sup> In merito, si ricorda che la precedente formulazione della disposizione, in vigore prima dell’entrata in vigore del D.L. 83/2012 (che ha apportato modifiche alla disciplina), limitava l’applicabilità dei benefici unicamente a determinate opere pubbliche (stradali e autostradali, anche di carattere regionale, ferroviarie, metropolitane e portuali).

<sup>8</sup> Specularmente a quanto previsto in materia di credito d’imposta per la realizzazione di nuove infrastrutture strategiche, il CIPE effettuata la verifica, si pronuncia mediante delibera, previo parere del Nars, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e finanze.

In merito, la Relazione specifica che, per le medesime opere<sup>9</sup>, la non sostenibilità economico/finanziaria è sopraggiunta a seguito di variazioni dovute, ad esempio, a causa dell'aumento degli oneri finanziari connessi agli investimenti.

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

- le **società di progetto** realizzatrici delle opere (nell'ambito dei contratti di “*project financing*”)<sup>10</sup>;
- i **soggetti interessati** a seconda degli **ulteriori “contratti di partenariato pubblico-privato”**<sup>11</sup>, 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, come modificata dallo stesso art.2 del D.L. 83/2012<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Costituite ai sensi dell'art.156, del D.Lgs. 163/2006.

<sup>11</sup> Ai sensi dell'art.3, co. 15-*ter*, del D.Lgs. 163/2006.

<sup>12</sup> In particolare, l'art.2, co. 1, lett. *b*, del D.L. 83/2012 elimina la disposizione che condizionava l'attribuzione del maggior gettito IVA all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale. Tale limitazione, come si legge nella Relazione illustrativa al Provvedimento, è stata abrogata poiché, non collegando la defiscalizzazione allo specifico intervento da realizzare, non rendeva conveniente per il privato l'effettuazione dell'investimento.

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).

In ogni caso, si ricorda che l’efficacia di tutte le citate misure di “**defiscalizzazione**” è subordinata all’emanazione del Decreto del Ministero dell’economia e delle finanze (ai sensi dell’art.104 co. 4, del D.P.R. 917/1986 – TUIR).

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 2007<sup>13</sup>.

## 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 di importo superiore a 500 mln di euro**, per le quali sono previsti contributi pubblici a fondo perduto, da realizzare mediante contratti di partenariato pubblico-privato<sup>14</sup> per le quali è **accertata la non sostenibilità del piano economico/finanziario**.

Le condizioni di accesso a tale agevolazione sono le seguenti:

---

<sup>13</sup> **Legge 27 dicembre 2006 n.296 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007).**

### 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)

<sup>14</sup> Si tratta dei medesimi contratti di cui all’articolo 3, co. 15-ter, del D.Lgs. 163/2006.



- deve trattarsi di nuove infrastrutture, previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche;
- le stesse devono essere di importo superiore a 500 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 delibera<sup>15</sup>.

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

Al riguardo, si ricorda che 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 500 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. il precedente paragrafo "**Opere senza contributi pubblici - Credito d'imposta per grandi infrastrutture**").

---

<sup>15</sup> 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
<p><b>“defiscalizzazione”</b> -art.18, legge 183/2011-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• titolari di contratti di partenariato pubblico/privato</li> <li>• società di progetto</li> <li>• concessionari</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tutte le nuove infrastrutture (no limiti d'importo)</li> <li>• infrastrutture incluse in piani/programmi delle PP.AA. a legislazione vigente**</li> <li>• “infrastrutture strategiche” già affidate/in corso di affidamento in equilibrio economico-finanziario</li> </ul>	<p><b>compensazione</b> (totale o parziale) del <b>contributo pubblico</b> con:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 imposte sui redditi ed IRAP generate durante il periodo di concessione</li> <li>2 versamento dell'IVA*</li> </ol>	<p>≤ 50% del costo di investimento</p>
<p>-art.33, co.2-ter e 2-quater, “D.L. Sviluppo 2”</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuove infrastrutture di importo superiore a 500 mln di euro, incluse in piani/programmi delle PP.AA in equilibrio economico-finanziario</li> </ul>	<p><b>esenzione dal pagamento del canone di concessione</b></p>	<p>intero importo del canone</p>

\* 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'efficacia delle misure di “defiscalizzazione” è subordinata all'emanazione di un Decreto attuativo.

\*\*\*

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

	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA	MISURA FISCALE	IMPORTO MASSIMO AGEVOLABILE
<i>Infrastrutture da realizzare <u>senza</u> contributo pubblico</i>	<i>-art.33, co.1 "D.L. Sviluppo 2"-</i>	nuove infrastrutture: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ di valore &gt; 500 mln di euro</li> <li>➤ con accertata non sostenibilità del piano economico-finanziario</li> </ul>	<b>credito d'imposta</b> ai fini IRES e IRAP generate in relazione alla costruzione e gestione dell'opera  <b>esenzione</b> dal pagamento del <b>canone di concessione</b>	≤ 50% del costo di investimento***
<i>Infrastrutture da realizzare <u>con</u> contributo pubblico</i>	<i>"defiscalizzazione" -art.18, legge 183/2011-</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tutte le nuove infrastrutture*</li> <li>• "infrastrutture strategiche" già affidate/in corso di affidamento in squilibrio economico-finanziario</li> </ul>	<b>compensazione</b> (totale o parziale) del <b>contributo pubblico</b> con: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) imposte sui redditi e l'IRAP generate durante il periodo di concessione;</li> <li>b) versamento dell'IVA**</li> </ul>	≤ 50% del costo di investimento
	<i>-art.33, co.2-ter e 2-quater, D.L. 179/2012-</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuove infrastrutture di importo superiore a 500 mln di euro, incluse in piani/programmi delle PP.AA in squilibrio economico-finanziario</li> </ul>	<b>esenzione</b> dal pagamento del <b>canone di concessione</b>	intero importo del canone

\* 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 risulta 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, il credito d'imposta viene stabilito nella misura necessaria a ristabilire l'equilibrio economico-finanziario.