

Accordo di collaborazione

fra

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da una parte

e

Regione Trentino Alto Adige

Provincia Autonoma di Bolzano

Provincia Autonoma di Trento

Provincia di Verona

Provincia di Mantova

Provincia di Modena

Provincia di Reggio Emilia

Comune di Bolzano

Comune di Trento

Comune di Verona

Comune di Mantova

Camera di Commercio di Bolzano

Camera di Commercio di Trento

Camera di Commercio di Verona

Camera di Commercio di Mantova

Premesse:

**VISTO** l'art. 10 della legge costituzionale 10 ottobre 2001 n. 3 secondo cui *“sino all'adeguamento dei rispettivi statuti, le disposizioni della presente legge costituzionale si applicano anche alle regioni a statuto speciale ed alle Province autonome di Trento e di Bolzano per le parti in cui prevedono forme di autonomia più ampie rispetto a quelle già attribuite”*;

**VISTO** l'art. 117 della Costituzione che, in ogni caso, attribuisce alle Regioni la potestà legislativa concorrente in materia di grandi reti di trasporto nonché la potestà legislativa esclusiva in ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato;

**VISTO** il decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670 *“Approvazione del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige”* che all'art. 8 assegna alle Province Autonome di Trento e Bolzano la potestà legislativa in materia di viabilità, trasporti di interesse provinciale, assunzione diretta di servizi pubblici e loro gestione a mezzo di aziende speciali;

**VISTO** il decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 recante *“Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche”*;

**VISTI** gli artt. 2, comma 193, legge 23 dicembre 1996, n. 662 e 55, comma 13, legge 27 dicembre 1997, 449 e s.m. che hanno previsto il finanziamento incrociato autostrada ferrovia;

**VISTI** gli artt. 3 TUE e 14, 106 e 170 TFUE;

**VISTI** il Considerando n. 46 nonché gli artt. 2 e 17 della Direttiva concessioni n. 23/2014/UE relativi rispettivamente ai principi di libera amministrazione delle autorità pubbliche e alle concessioni tra enti nell'ambito del settore pubblico;

**VISTA** la notifica eseguita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativa al progetto presentato alla Commissione Europea ex art. 108 TFUE prevedente tra l'altro una rimodulazione temporale del rapporto concessione di Autostrada del Brennero S.p.A ed il successivo orientamento positivo manifestato dalla Commissione Europea a consentire, a determinate condizioni, una concessione alla stessa Autostrada nel rispetto degli artt. 2 e 17 della Direttiva concessioni n. 23/2014/UE;

**VISTO** l'art. 47, D.L. 31 maggio 2010, n. 78, comma 1, lettera b), all'interno del quale il presente accordo si colloca, costituendo esso una delle "soluzioni diverse" che assicura i medesimi introiti per il bilancio dello Stato nonché gli impegni ed obblighi ivi descritti;

**VISTO** il progetto di cui all'Allegato che descrive gli interventi e gli obblighi di servizio pubblico a carico di Autobrennero;

**CONSIDERATO** che lo Stato, la Regione Trentino Alto Adige, le Province Autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni territoriali e locali contraenti – Provincia di Verona, Provincia di Mantova, Provincia di Modena, Provincia di Reggio Emilia, Comune di Bolzano, Comune di Trento, Comune di Verona, Comune di Mantova, Camera di Commercio di Bolzano, Camera di Commercio di Trento, Camera di Commercio di Verona, Camera di Commercio di Mantova – condividono la scelta di politica nazionale dei trasporti, attuativa del principio di cui all'art. 170 TFUE, di promuovere senza ritardo, con adeguati strumenti legislativi, la realizzazione di rilevanti interventi infrastrutturali collocati lungo il corridoio del Brennero, ricomprendenti tra l'altro la terza corsia autostradale Verona – allacciamento A1 (Mo) e la gestione dell'infrastruttura autostradale, allo scopo di promuovere la mobilità passeggeri e merci e di rilanciare i traffici di corridoio lungo l'asse del Brennero;

**CONSIDERATA** la necessità e l'urgenza di creare le condizioni per il completamento delle necessarie infrastrutture ferroviarie di corridoio attraverso il Brennero e la realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona ricorrendo nella massima misura possibile a risorse private;

**CONSIDERATO** che lo Stato, la Regione Trentino Alto Adige e le Province Autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti, ritengono di assoluta importanza la realizzazione di tali investimenti infrastrutturali, sia autostradali che ferroviari, allo scopo di stimolare l'economia degli interi territori attraversati, rilanciandone anche nell'immediato la crescita economica (art.3 TUE);

**CONSIDERATO** che lo Stato, la Regione Trentino Alto Adige, le Province Autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti condividono la necessità di contenere gli incrementi tariffari dei pedaggi sull'autostrada del Brennero, con una percentuale in linea con il tasso di inflazione, allo scopo di assicurare la tutela dei diritti del consumatore utente ex artt.14 e 106 TFUE e al contempo favorire la crescita economica del territorio attraverso la mobilità e il rilancio

dell'economia dei territori interessati, ferma restando l'adozione di misure tariffarie orientate alla tutela ambientale;

**CONSIDERATO** che lo Stato, la Regione Trentino Alto Adige, le Province Autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti ritengono che la gestione dell'Autostrada del Brennero – A22 costituisca un elemento fondamentale per lo sviluppo del territorio e per la promozione della sua economia e, a tal fine intendono, quindi, gestire direttamente, attraverso un'impresa di loro emanazione l'Autostrada del Brennero - A22 nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 17 della direttiva n. 23/2014/UE;

**CONSIDERATO** che la Regione Trentino Alto Adige e le Province Autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti, ritengono necessario ed indispensabile, che la gestione dell'arteria autostrada del Brennero - A22 sia condotta e garantita da una società di emanazione degli enti esponenziali delle esigenze dei territori attraversati, avuto riguardo allo sviluppo territoriale, alla gestione ambientale ed ai proficui risultati gestionali ed economici conseguiti da Autostrada del Brennero S.p.A. fino ad oggi.

Tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue:

#### Articolo 1

(Efficacia delle premesse)

1. Le premesse costituiscono parte integrante della presente intesa.

#### Articolo 2

(Oggetto dell'Intesa)

1. L'intesa ha per oggetto l'individuazione e l'adozione delle misure da attuarsi con strumenti normativi e amministrativi necessarie per affidare ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti la gestione e costruzione a condizioni di mercato, e per quanto occorra in regime di concessione, i trasporti e le relative infrastrutture lungo il corridoio del Brennero, assumendo gli obblighi di servizio pubblico connessi al complessivo progetto. A tale fine la Società sarà affidataria della concessione autostradale A22 in modo tale da poter destinare le risorse provenienti dal relativo pedaggiamento al finanziamento e al sostegno di altre modalità trasportistiche mediante contribuzione all'infrastrutturazione ferroviaria in progetto lungo il medesimo corridoio e mediante attività diretta o tramite società partecipate nell'ambito del trasporto ferroviario e dell'intermodalità. Le misure da adottarsi regoleranno gli obblighi di servizio pubblico consistenti nella realizzazione dei rilevanti interventi infrastrutturali autostradali indicati nell'Allegato nonché degli ulteriori interventi infrastrutturali, societari e finanziari ritenuti necessari per strutturare un sistema trasportistico lungo il corridoio del Brennero che porti alla saturazione della capacità ferroviaria nel trasferimento delle merci per la salvaguardia dell'ambiente.

### Articolo 3

#### (Affidamento della concessione autostrada del Brennero - A22)

1. Lo Stato, la Regione Trentino Alto Adige, le Province Autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni contraenti convengono di avviare una proficua collaborazione ex art.2, direttiva n. 23/2014 UE, che comporti che lo Stato affidi alle amministrazioni medesime, e per esse ad una impresa - nuova o esistente - da esse partecipata e controllata, la gestione e costruzione, a condizioni di mercato, dell'autostrada del Brennero - A22. L'affidataria darà esecuzione agli obblighi di servizio pubblico conseguenti e pertanto sarà tenuta ad eseguire, tra l'altro: a) la progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali collocati lungo l'asse del Brennero tra cui la realizzazione della terza corsia; b) il contenimento degli aumenti tariffari in linea con il tasso d'inflazione e comunque risultanti dal piano e c) versamenti a Bilancio dello Stato, a favore del completamento delle necessarie infrastrutture ferroviarie di corridoio attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona.

A ciò si aggiungono le nuove opere acquisite in esito a gare europee, da realizzare mediante Società controllate da Autostrada del Brennero S.p.A per la costruzione e gestione del collegamento Campogalliano–Sassuolo, dell'autostrada regionale Cispadana e del raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi.

2. Ai sensi degli articoli 2 e 17 della citata direttiva 23, quindi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stipulerà un atto convenzionale con l'impresa indicata al comma precedente, che disciplini la concessione sino al 31 dicembre 2045. L'atto convenzionale terrà conto delle indicazioni contenute nello "Schema di concessione" elaborato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui alla Delibera 27 maggio 2015, n. 45.

### Articolo 4

#### (Finanziamento del corridoio ferroviario del Brennero)

1. In esecuzione dell'art. 2, comma 193, legge 23 dicembre 1996, n. 662, le parti contraenti convengono che l'impresa affidataria dovrà essere impegnata, altresì, a contribuire al finanziamento del completamento delle necessarie infrastrutture ferroviarie di corridoio attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona, mediante versamento al Bilancio dello Stato dei proventi già accantonati ex art. 55, legge 27 dicembre 1997, n. 449, nonché di quelli previsti per il periodo concessorio futuro dal progetto di cui all'Allegato, secondo le modalità nello stesso previste per entrambi i versamenti, comunque a seguito dell'affidamento divenuto efficace, definitivo e inoppugnabile.

### Articolo 5

#### (Rispetto dei requisiti di cui all'art. 17 della direttiva 23/2014/UE)

1. Lo Stato, la Regione Trentino Alto Adige, le Province autonome di Trento e Bolzano e le altre amministrazioni pubbliche contraenti si impegnano a rispettare i requisiti del controllo analogo e dell'attività prevalente prescritti dall'art. 17 della direttiva n. 23/2014/UE, nonché tutti gli altri obblighi pure previsti dalla legislazione comunitaria vigente per la legittimità dell'affidamento in oggetto.

## Articolo 6

(Rispetto del principio dell'investitore privato)

1. La gestione delle attività economiche da parte dell'affidataria osserverà il principio dell'investitore privato ("Market Economy Investor Principle") e quindi la medesima opererà, ferma restando l'applicazione della disciplina vigente di settore, nel rispetto dei parametri di redditività e di struttura desumibili nel mercato delle concessionarie autostradali private.
2. La società affidataria non sarà considerata pubblica amministrazione ai fini del consolidamento del debito delle pubbliche amministrazioni socie, né sarà ricompresa nell'elenco ISTAT pubblicato annualmente in G.U. Nessun onere procedurale e di comportamento, che non sia espressamente previsto da disposizioni dell'Unione Europea, può essere posto a carico della società in dipendenza della partecipazione pubblica o della funzione strumentale
3. Nessuna norma o regola tecnica, con esclusione delle norme previste dal diritto dell'Unione Europea e dalle sue disposizioni di attuazione, può essere applicata se tale applicazione impedisce o ritarda la realizzazione dei progetti infrastrutturali affidati con il contratto di concessione.

## Articolo 7

(Presenza di soci privati all'interno della compagine sociale dell'affidataria )

1. L'intera compagine societaria deve risultare interamente pubblica alla data della stipulazione dell'affidamento.

## Articolo 8

(Modalità di adozione dell'affidamento. Stipula di atto aggiuntivo all'attuale concessione)

1. Lo Stato, attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, stipula con l'impresa affidataria un atto di concessione che fissa la nuova durata di cui al precedente articolo 3.2, riprende lo stesso schema di diritti ed obblighi quali oggi vigente e fissa gli investimenti nuovi ed il modo per finanziarli. Il tutto come risulta dal piano di cui all'Allegato. Sino a che il nuovo affidamento sarà efficace, l'attuale concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A. proseguirà nella gestione autostradale, ivi compresa la realizzazione degli investimenti infrastrutturali previsti nell'ultimo piano economico finanziario approvato nonché la prosecuzione dell'accantonamento ferrovia di cui all'articolo 4 del presente accordo, secondo le modalità ivi previste.

## Articolo 9

(Trattamento fiscale delle operazioni)

1. Tutte le operazioni volte ad assicurare la presenza dei requisiti di cui all'art. 17 della Dir n. 23/2014/UE ai fini dell'affidamento e/o nella prima fase della concessione, ivi compreso l'eventuale trasferimento/conferimento dell'attuale azienda concessionaria ad un nuovo veicolo, dovranno essere esenti da qualsiasi imposizione tributaria.

## Articolo 10

(Mutamenti all'interno della compagine azionaria )

1. Ogni cambiamento della compagine azionaria deve essere previamente autorizzato dal concedente.

## Articolo 11

(Clausola ambientale)

Le parti contraenti, anche avuto riguardo al Piano Generale dei Trasporti, oltre a puntare su tecnologie innovative capaci di migliorare il parco circolante e di aumentare la sicurezza dei viaggiatori, ispirano il loro comportamento reciproco anche attraverso adeguate politiche tariffarie, (i) ad un più efficiente utilizzo delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi, (ii) alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico, (iii) ad un trasporto merci su distanze medio-lunghe basato su modalità alternative a quella stradale, (iv) alla promozione e alla crescita del trasporto ferroviario. Le parti contraenti, in particolare, applicano la direttiva 2011/76, recepita in Italia attraverso il decreto legislativo 43 del 4 marzo 2014, anche per quanto riguarda la differenziazione del pedaggio, allo scopo di ridurre la congestione dell'arteria e ottimizzarne l'utilizzo, migliorare la sicurezza stradale e ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico.

## Articolo 12

(Obblighi delle Parti Contraenti)

1. Ciascuna Parte contraente si impegna, per quanto di rispettiva competenza, ad adottare, in termini ragionevoli, e secondo buona fede, gli atti di natura normativa, amministrativa, contrattuale che risultino necessari per realizzare l'oggetto indicato all'art. 2 e comunque nel presente accordo.

Roma, li \_\_\_\_\_ 2015

Per lo Stato,

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

---

Per la Regione Trentino Alto Adige

---

Per la Provincia autonoma di Bolzano

---

Per la Provincia autonoma di Trento

---

Per la Provincia di Verona

---

Per la Provincia di Mantova

---

Per la Provincia di Modena

---

Per la Provincia di Reggio Emilia

---

Per il Comune di Bolzano

---

Per il Comune di Trento

---

Per il Comune di Verona

---

Per il Comune di Mantova

---

Per il Camera di Commercio di Bolzano

---

Per il Camera di Commercio di Trento

---

Per il Camera di Commercio di Verona

---

Per il Camera di Commercio di Mantova

---

Versione def - 04.09.2015