



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**PROTOCOLLO D'INTESA**

**fra**

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**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, 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 di 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;

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 art.14 del 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 esponenti 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;

CONSIDERATO che il piano allegato all'atto concessorio per la gestione e costruzione dell'autostrada del Brennero prevederà risorse finanziarie destinate a opere e interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale, nonché opere di tratte autostradali, normativamente previste, connesse all'autostrada con evidenti e conseguenti ricadute sui singoli territori attraversati.

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 necessari 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 previsti nel nuovo atto convenzionale 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 in modalità totalitaria, la gestione e costruzione, a condizioni di mercato, dell'autostrada del Brennero - A22. 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 per una durata trentennale. 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.
3. L'affidataria darà esecuzione agli obblighi di servizio pubblico di cui alla convenzione al precedente comma 2 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.

#### **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 pari ad € 550 milioni. Su predetto importo l'affidatario corrisponderà gli interessi calcolati applicando il tasso EURIBOR +200 BSP, per il periodo decorrente dalla data di sottoscrizione del presente atto e fino alla data del versamento. In ogni caso, il versamento di 550 milioni, maggiorato di detti interessi, dovrà avvenire entro 30 giorni dalla data di efficacia dell'atto convenzionale.  
Successivamente alla stipula dell'atto convenzionale, al fine di assicurare il finanziamento trasversale dell'opera ferroviaria Brennero – Verona, l'affidataria assume l'obbligo di corrispondere al Bilancio dello Stato l'importo stimato di 1.070 milioni in quote pari a € 34,5 milioni/anno, a partire dall'anno 2015 compreso, fino al termine della concessione. In ogni caso il versamento dell'importo dovuto fino all'efficacia dell'atto convenzionale, dovrà avvenire entro 30 giorni da detta efficacia.
2. L'affidataria della concessione di cui all'art. 2 del presente accordo, con la stipula della Convenzione assume l'obbligo di versare al bilancio dello Stato l'importo complessivo stimato in € 1.963 milioni di cui:
  - a) Euro 568 milioni a titolo di valore della concessione da corrispondere in rate annue pari a euro 70 milioni a decorrere dalla data di efficacia dell'affidamento;
  - b) Euro 1.395 milioni a titolo di canone di concessione da corrispondere nella misura di euro 45 milioni/anno, comunque determinato ai sensi della L. 27.12.2006, n.296, art.1, c. 1021 e le integrazioni al canone ai sensi della L. 27.12.2006, n. 296, art.1, c. 1020 e della L. 3.8.2009, n. 102, art.19, da corrispondere secondo le modalità e tempistiche previste dalla Legge.
3. I pagamenti di cui ai precedenti commi sono esplicitati nel Piano finanziario allegato alla Convenzione. Sono fatte salve le eventuali modifiche alla determinazione del canone di concessione derivanti da nuove leggi.

#### **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.

#### **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 e stipula dell'atto convenzionale)**

1. Lo Stato, attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, stipula con l'impresa affidataria un atto convenzionale che fissa la nuova durata di cui al precedente articolo 3.2, riprende lo stesso schema di diritti ed obblighi quali oggi vigenti e fissa gli investimenti nuovi ed il modo per finanziarli. Sul Piano Economico Finanziario, che dovrà essere allegato allo Schema di Convenzione per l'approvazione secondo le procedure previste dall'ordinamento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti acquisirà la preventiva condivisione del Ministero dell'Economia e delle Finanze.
2. 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 nonché la prosecuzione dell'accantonamento ferrovia di cui all'articolo 4 del presente accordo, secondo le modalità ivi previste.
3. Decorso un anno dalla data di sottoscrizione dell'atto convenzionale di cui al comma 1, in assenza di efficacia del medesimo atto convenzionale per situazioni imputabili ad atti, fatti od omissioni dell'impresa affidataria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potrà procedere a pubblicare un nuovo bando per l'affidamento in concessione delle attività di gestione e manutenzione, nonché di costruzione relative alla realizzazione degli investimenti di adeguamento e manutenzione straordinaria dell'autostrada A22.

#### **Articolo 9**

##### **(Trattamento fiscale delle operazioni)**

1. Il MIT sottoporrà al MEF la richiesta di neutralità fiscale delle operazioni inerenti l'affidamento in house in questione

#### **Articolo 10**

##### **(Mutamenti all'interno della compagine azionaria)**

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

#### **Articolo 11**

##### **(Clausola ambientale)**

1. Le parti contraenti, anche avuto riguardo ai piani trasportistici esistenti, 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, 11