

La società Autostrada del Brennero s.p.a. è concessionaria della tratta A22 Modena - Brennero che si estende per 314 km ai sensi della convenzione sottoscritta il 29 luglio 1999 e dei successivi atti aggiuntivi. Infrastruttura vitale per il Paese e strategica per i territori e i soci pubblici. Di fronte al dibattito di questi anni, intensificatosi negli ultimi mesi, ritengo necessario fare chiarezza sulle ragioni politiche e giuridiche che animano la mia determinazione a raggiungere subito l'obiettivo dell'avvio della nuova concessione trentennale.

Secondo le pattuizioni convenzionali la Concessione è scaduta il 30 aprile 2014 e da tale data la società prosegue nell'ordinaria amministrazione.

L'articolo 25 della Convenzione prevede che: "... alla scadenza del periodo di durata della concessione il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'autostrada e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa ..."; inoltre "... per le nuove opere eseguite, che verranno eventualmente assentite successivamente alla presente convenzione e non ancora ammortizzate, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo di tali poste dell'investimento, da parte del subentrante. Tale indennizzo è regolato secondo quanto previsto dalla Direttiva Ministeriale n.283/98 ...".

Giova evidenziare che, ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, a decorrere dal 1° gennaio 1998, la società Autostrada del Brennero s.p.a. ha provveduto ad accantonare in regime di esenzione fiscale, in base al proprio piano finanziario ed economico, parte dei proventi (in altri termini, dei pedaggi autostradali) in un fondo (di seguito, "Fondo ferrovia") destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona e delle iniziative relative all'interporto di Trento, all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) ed al porto fluviale di Valdarò (Mantova).

La compagine societaria, secondo i dati dell'ultimo bilancio d'esercizio, è composta dall'84,7% da soci pubblici e per il 14,3% da soci privati (Serenissima Partecipazioni SpA, Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A., Banco Popolare Società Cooperativa, Infrastrutture CIS S.r.l.).

In data 14 gennaio 2016 veniva sottoscritto un Protocollo d'intesa tra il Concedente MIT e le Amministrazioni pubbliche territoriali attraversate dalla A22 con il quale è stata evidenziata la rilevanza strategica della tratta autostradale A22, anche per la

promozione dell'economia dei territori, e la possibilità di proseguire la gestione della stessa mediante una società interamente pubblica, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 17 della direttiva n. 2014/23/UE..

In coerenza con il contenuto del Protocollo d'intesa, l'articolo 13-bis del decreto - legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha stabilito, anche in relazione all'autostrada A22, che:

- a) le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture;
- b) la convenzione, trentennale, di concessione possa essere stipulata dal Ministero delle infrastrutture con le Regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto il protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, con possibilità di avvalersi di società in house, già esistente o di nuova costituzione, nel cui capitale non figurino privati;
- c) la convenzione possa essere stipulata esclusivamente dopo la sua approvazione da parte del Cipe e previa acquisizione del parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti;
- d) entro trenta giorni dalla data dell'affidamento della nuova concessione, la Società Autobrennero Spa debba versare all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate fino alla predetta data nel Fondo Ferrovia.

In attuazione di detta previsione, veniva predisposta una bozza di Accordo di Cooperazione, favorevolmente valutata dalla Commissione Europea in data 20 novembre 2018 e dall'Autorità di regolazione dei trasporti in data 23 novembre 2018.

Tale Accordo prevede, in sintesi, quanto segue:

- 1) società concessionaria a capitale interamente pubblico;**
- 2) durata trentennale della concessione;**
- 3) realizzazione di nuovi investimenti per 4,2 miliardi, di cui 800 milioni per interventi di miglioramento della viabilità ordinaria;**
- 4) interventi di manutenzione ordinaria per 1,5 miliardi;**
- 5) riconoscimento di un incremento tariffario nella misura massima dell'1,1 per cento annuo per tutta la durata della concessione, in base al nuovo sistema tariffario, inferiore al tasso di inflazione programmata dell'1,2 per cento;**
- 6) assenza di dividendi da distribuire agli azionisti;**
- 7) versamento al bilancio dello Stato delle risorse già accantonate ai sensi dell'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, per 718,4 milioni**

di euro, da destinare al finanziamento delle tratte di accesso del tunnel del Brennero e delle altre opere accessorie.

Il CIPE, con delibera n. 68 del 28 novembre 2018, approvava lo “schema di accordo di cooperazione all’affidamento della tratta autostradale A22 Brennero – Modena” per il periodo 2019-2048, con le prescrizioni rese dall’Autorità dei trasporti, dal Nars, con il parere n. 6/2018, e dal Ministero dell’economia, richiedendo la verifica della sostenibilità del piano economico-finanziario.

Il CIPE, con delibera n. 24 del 20 maggio 2019, approvava l’accordo per la concessione della A22 Brennero-Modena.

In considerazione della presenza nella capitale sociale di privati, non è stato possibile attuare quanto previsto dal citato articolo 13- bis e conseguentemente attuare quanto previsto dall’Accordo.

In particolare, in data 5 novembre 2019, i soci privati inviavano alla Società, ai Soci e al Concedente MIT, una nota, con la quale, nel confermare la volontà di pervenire alla cessione delle loro quote societarie, evidenziavano la necessità di un’adeguata valorizzazione delle quote, proponendo di affidare la relativa determinazione ad un collegio tecnico nominato di comune accordo.

In data 13 novembre 2019, il MIT riscontrava la nota dei soci privati, evidenziando come la determinazione del valore delle quote societarie fosse rimessa all’autonoma decisionale e gestionale della società, fermo restando l’impossibilità di considerare, a tale fine, le risorse accantonate nel c.d. “Fondo Ferrovia”.

Ciò, in coerenza con quanto rilevato dal Procuratore Regionale della Corte dei Conti nella memoria del 28 giugno 2019 depositata nel giudizio di regolarità del rendiconto generale della Regione autonoma Trentino-Alto Adige - Südtirol per l’esercizio finanziario 2018.

In data 6 aprile 2020, il MIT inviava alle Province Autonome di Trento e di Bolzano ed agli altri soci pubblici una nota, nella quale veniva evidenziato come la presenza dei soci privati nella compagine del concessionario uscente non consentisse di dare attuazione a quanto disposto dall’articolo 13-bis, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e ss.mm.ii. e risultasse in contrasto con il parere reso dalla Commissione Europea in data 20 novembre 2018.

Conseguentemente, si ribadiva l’impossibilità di procedere alla sottoscrizione dell’Accordo di Cooperazione approvato dal CIPE con la delibera n. 24 del 20 maggio 2019.

L'articolo 92, comma 4-quinquies della legge 24 aprile 2020 n. 27 differiva al 30 settembre 2020 il termine per la sottoscrizione dell'Accordo di Cooperazione, previsto dal comma 4 dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e ss.mm.ii..

A seguito di detto intervento normativo il MIT rinnovava alle Province Autonome di Trento e di Bolzano ed agli altri soci pubblici l'esigenza di procedere entro la data del 30 settembre 2020 alla definizione di un nuovo assetto societario coerente con la previsione di cui al citato articolo 13-bis, comma 4 ed alla sottoscrizione della convenzione.

Al contempo, il MIT evidenziava la necessità, in caso di mancata sottoscrizione dell'accordo entro il nuovo termine, di procedere all'affidamento della concessione mediante procedura di evidenza pubblica.

Nel tentativo di agevolare il procedimento di liquidazione dei soci privati, il MIT ha proposto l'inserimento nello schema di decreto - legge, recante "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia" (approvato dal Consiglio dei Ministri in data 7 agosto 2020, c.d. decreto legge - agosto), di una disposizione che consentiva di procedere, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2437 - sexies del codice civile ed anche in deroga allo statuto, al riscatto previa delibera dell'assemblea dei soci, adottata con la maggioranza prevista per le assemblee straordinarie (e dunque per le modifiche statutarie), delle azioni di titolarità dei soci privati, alla data di entrata in vigore della disposizione, riducendo il termine previsto dal comma 5 dell'articolo 2437-quater del codice civile da 180 a 30 giorni e precisando che, ai fini della determinazione del valore di liquidazione delle azioni riscattate, non si potesse fare riferimento alla consistenza del c.d Fondo Ferrovia.

Inoltre, al fine di consentire l'adozione da parte della società delle necessarie delibere e degli atti conseguenti, veniva proposto il differimento al 30 novembre 2020 il termine del 30 settembre 2020, previsto dall'articolo 13-bis, comma 4, del decreto - legge n. 148 del 2017, per la sottoscrizione degli atti convenzionali di concessione relativi all'infrastruttura autostradale A22.

Il decreto - legge 14 agosto 2020, n. 104, all'articolo 94, ha disposto la proroga al 30 novembre 2020 del termine del 30 settembre 2020, previsto dal sopra menzionato articolo 13-bis, comma 4.

In sede di conversione del citato decreto - legge, è stato approvato un emendamento al citato articolo 94 che ha differito al 29 dicembre 2020 il termine per la sottoscrizione degli atti convenzionali di concessione ed ha previsto il

versamento da parte del concessionario subentrante della predetta infrastruttura degli importi dovuti per gli anni 2018, 2019 e 2020 entro il 31 dicembre 2020.

Nel frattempo, il MIT, con nota del 25 settembre 2020, ha chiesto alla Commissione europea di valutare la compatibilità con l'ordinamento europeo della possibilità di prorogare per dieci anni la concessione già di titolarità della Autostrada del Brennero s.p.a., al fine di effettuare, anche in funzione anticongiunturale per la ripresa economica a seguito della pandemia Covid-19, uno specifico programma di investimenti straordinari.

La Commissione europea, con nota del 9 ottobre 2020, evidenziava l'incompatibilità con l'ordinamento europeo di detta soluzione, in quanto essendo *“la concessione autostradale A22 Brennero-Modena [...] già scaduta (nel 2014), la contemplata proroga darebbe luogo ad un affidamento senza gara incompatibile con la normativa UE in materia di appalti pubblici e concessioni. Inoltre, un siffatto affidamento senza gara può essere incompatibile con le norme UE in materia di aiuti di stato.”*.

A seguito del pronunciamento della Commissione europea e, dunque, della possibilità di procedere all'affidamento della nuova concessione esclusivamente mediante gara ovvero secondo le modalità indicate nel comma 4 dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148, il MIT ha proposto, anche sulla base degli esiti dei ripetuti incontri con i soci pubblici, gli amministratori della società e i rappresentanti dei territori, l'inserimento nel disegno di legge di bilancio di una disposizione finalizzata a:

1) favorire, in conformità all'orientamento espresso dalla Corte dei conti e alla natura del c.d. Fondo ferrovia, la liquidazione dei soci privati prevedendo la possibilità, mediante un meccanismo accelerato e derogatorio dal punto di vista procedurale della disciplina contenuta nell'articolo 2437 - sexies del codice civile, per la società Autobrennero di procedere al riscatto delle azioni di titolarità di detti società; ciò al fine di assicurare il rispetto della prima condizione contemplata dal citato articolo 13- bis e dall'Accordo approvato dal CIPE e qualificata dalla stessa Commissione europea come essenziale ai fini della legittimità di un affidamento senza gara, ovvero: **l'assenza nel capitale sociale di privati;**

2) consentire l'effettuazione da parte della Concessionaria degli investimenti programmati, prevedendo il versamento allo Stato della somme accantonate nel c.d. fondo ferrovie anziché in un'unica soluzione mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028.

Detta proposta è confluita nell'articolo 130 del disegno di legge di bilancio per l'anno 2021.

A seguito del pronunciamento della V Commissione bilancio, tesoro e programmazione della Camera dei deputati, l'articolo 130 del disegno di legge di bilancio è stato modificato, espungendo dal testo la disposizione finalizzata a favorire la liquidazione dei soci privati.

Di talché, tenendo conto delle previsioni inserite nel disegno di legge di bilancio 2021 come modificato dalla V Commissione, l'affidamento della concessione alla società a capitale integralmente pubblico dovrebbe avvenire con la seguente tempistica:

- a) sottoscrizione degli atti convenzionali, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione, **entro il 29 dicembre 2020**;
- b) versamento **entro il 31 dicembre 2020** della somma di 300 milioni di euro, quale corrispettivo del valore della concessione dovuto per gli anni 2018, 2019 e 2020 degli importi dovuti per gli anni dal 2018 al 2020;
- c) versamento **entro il 15 dicembre 2021** della prima rata (circa 100 milioni) delle risorse attualmente accantonate nel c.d. Fondo ferrovia (circa 700 milioni al 31 dicembre 2018).

Tanto premesso, è mia intenzione esperire tutte le iniziative di natura legislativa che possano consentire di attuare finalmente quanto previsto dal decreto - legge n. 148 del 2017,

Infatti, in mancanza di dette ulteriori iniziative, l'unica soluzione alternativa, compatibile con l'ordinamento eurounitario, sarebbe rappresentata dall'espletamento di una procedura di evidenza pubblica per l'affidamento della concessione.

Ciò, del resto, in conformità agli orientamenti espressi dalla Commissione europea nella nota del 9 ottobre 2020 nonché nell'atto di segnalazione del 10 marzo 2020 inviato al Parlamento dall'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato, ove in proposito dell'A22 si legge che: “[...] l'Autorità auspica una celere conclusione dell'iter procedurale di sottoscrizione della convenzione di concessione dell'autostrada A22, nel rispetto della normativa euro-unitaria e nazionale in materia di in-house providing e, in caso di mancato rispetto della tempistica fissata dalla norma, l'effettivo espletamento di una procedura di gara per l'individuazione della nuova concessionaria [...]. In altri termini,

l’Autorità auspica che la perdurante assenza dei requisiti per un legittimo affidamento in-house (per il mancato completamento del processo di uscita dei soci privati) non costituisca la ragione per ulteriori proroghe e ritardi nel ricorso a procedure competitive”.

Una volta bandita la gara (non prima del 29 dicembre 2020 e, dunque, necessariamente nel 2021), occorrerebbe attenderne la conclusione (verosimilmente, non prima del 2023) e solo all’esito dell’individuazione del nuovo aggiudicatario sarebbe possibile avviare gli investimenti già programmati.

Al contempo, la società Autostrade del Brennero sarebbe comunque tenuta al versamento delle quote del Fondo Ferrovia.

Per queste ragioni, ho convocato molte riunioni con i soci pubblici al fine di condividere massimamente le scelte migliori per i territori e chiederò l’inserimento nel prossimo decreto - legge di una disposizione finalizzata a favorire la liquidazione dei soci privati.

Si tratta dell’ultimo tentativo diretto ad agevolare l’attuazione dell’Accordo di cooperazione, in relazione al quale si sta valutando la possibilità di apportare alcune modifiche e/o integrazioni.

Qualora anche detto tentativo non dovesse andare a buon fine, come ho già evidenziato, l’unica alternativa è rappresentata dall’espletamento della procedura di evidenza pubblica.