



Al Presidente del Consiglio regionale  
 Roberto Paccher

S E D E

Bolzano, ... 2026

**Interrogazione n. 203 /XVII**  
**Valutazione delle quote dei soci privati di Autostrada del Brennero S.p.A. e implicazioni finanziarie e gestionali per la Regione**

La concessione autostradale relativa alla tratta A22, gestita da Autostrada del Brennero S.p.A., è scaduta nel 2014 e da allora la gestione prosegue in regime di proroga tecnica, in assenza di un affidamento definitivo;

nel corso degli anni sono state prospettate diverse soluzioni per garantire la gestione pubblica dell'infrastruttura, tra cui:

- il mantenimento dell'attuale società, previo riacquisto delle quote detenute dai soci privati al fine di assicurare l'integrale partecipazione pubblica e consentire un affidamento in-house;
- la costituzione di una nuova società interamente pubblica (cd. "Newco") per la gestione dell'infrastruttura;

l'ipotesi di mantenimento di Autostrada del Brennero S.p.A. quale soggetto in-house comporterebbe la liquidazione delle partecipazioni dei soci privati secondo i criteri previsti dal [Codice civile](#), in particolare dagli artt. 2437-ter e 2437-quater;

in merito a tale operazione, la Corte dei conti espresse alcune potenziali criticità:

- con la [decisione n. 2/2018 \(giudizio di parificazione del rendiconto 2017\)](#), furono evidenziati dubbi circa la legittimità e la coerenza della partecipazione regionale rispetto alle finalità istituzionali, nonché un possibile conflitto di competenze, atteso che la materia delle autostrade interregionali è riservata allo Stato;
- nel [memoriale sul rendiconto 2020 \(giugno 2021\)](#), il Procuratore regionale segnalò un ipotetico e futuro rischio di danno erariale connesso alla valutazione delle quote dei soci privati;

in particolare, secondo la Procura contabile:

- la società doveva ritenersi inclusa nel perimetro delle amministrazioni pubbliche secondo l'elenco ISTAT, con conseguente applicazione dei vincoli del d.lgs. 175/2016;
- la concessione, essendo scaduta nel 2014, doveva considerarsi priva di valore ai fini della liquidazione;
- non potevano essere riconosciute "premierità" ai soci privati né essere incluso nel valore delle azioni il cosiddetto "fondo ferrovia", in quanto vincolato a finalità pubbliche;
- il valore stimato per la liquidazione delle quote dei soci privati si collocava in una forbice indicativa tra i 50 e i 70 milioni di euro, oltre la quale si sarebbe configurato un possibile indebito esborso di risorse pubbliche;

nonostante le indicazioni della Corte dei Conti e l'indirizzo del Consiglio regionale, l'orientamento istituzionale della Regione e delle Province autonome era già evoluto verso il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato (PPP) mediante project financing, anche in relazione alla volontà esternata dal presidente della Regione di evitare una classificazione della società come soggetto pubblico e di eludere così la partecipazione e la sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

l'opzione project financing ha comportato tuttavia l'affidamento tramite gara europea - senza diritto di prelazione e senza garanzie di indennizzo per il concessionario uscente che nel bando era stato inizialmente quantificato in 124 milioni di euro in ragione degli investimenti realizzati e non ancora ammortizzati - con il rischio concreto di perdita del controllo pubblico su un'infrastruttura strategica e su un piano di investimenti di rilevante entità;

la stessa società ha evidenziato, in [recenti comunicazioni tecniche](#), l'elevato grado di incertezza nella valutazione economica dell'asset, in ragione della variabilità di parametri fondamentali quali la durata della concessione, il sistema tariffario e il costo medio ponderato del capitale (WACC), con conseguenti significative oscillazioni del valore stimato;

con la [sentenza n. 495 del 12 gennaio 2026](#), il TAR Lazio (Sezione Prima Bis) ha definito il contenzioso promosso dalla Provincia autonoma di Trento avverso le deliberazioni CIPE relative all'affidamento dell'autostrada A22, accogliendo parzialmente il ricorso con specifico riferimento al tema del valore di subentro. In particolare, il Tribunale ha dichiarato illegittima la previsione di un valore di subentro negativo, chiarendo che esso costituisce per definizione un indennizzo spettante al concessionario uscente per le opere realizzate e non ancora ammortizzate, ed ha inoltre escluso la possibilità per l'amministrazione concedente di imporre unilateralmente prestazioni patrimoniali o meccanismi tariffari figurativi nel periodo di prorogatio, ribadendo che il rapporto economico connesso al subentro intercorre esclusivamente tra concessionario uscente e concessionario subentrante;

alla luce di tale pronuncia, emerge la necessità di una puntuale e trasparente determinazione del valore economico della società Autostrada del Brennero S.p.A., non solo ai fini dell'eventuale liquidazione delle quote detenute dai soci privati nell'ipotesi di riassetto societario o affidamento in-house, ma anche ai fini della corretta quantificazione del valore di subentro nell'ambito di procedure di gara. Tale esigenza appare particolarmente rilevante alla luce dei rilievi già formulati dalla Corte dei conti in ordine alla presunta sovrastima delle quote e di conseguente presunto danno erariale, nonché delle incertezze evidenziate in merito ai criteri di valutazione dell'asset in assenza di un quadro concessorio definito.

Tutto ciò premesso,

**si interroga la Giunta regionale per sapere:**

1. se la Giunta regionale abbia valutato le conseguenze economiche derivanti dall'eventuale mancato riconoscimento del valore di subentro, inizialmente quantificato in 124 milioni di euro, e quali iniziative intenda assumere per tutelare gli interessi pubblici connessi a tale posta, anche alla luce dell'assenza del diritto di prelazione;
2. se siano state effettuate verifiche in relazione ai rilievi formulati dal Procuratore regionale della Corte dei conti circa il presunto danno erariale connesso alla liquidazione delle quote dei soci privati. Se sì quali, se no, perchè no;
3. quali valutazioni economiche e giuridiche siano state svolte dalla Regione nel confronto tra i criteri di determinazione del valore delle quote previsti dal Codice civile e quelli indicati dalla Procura contabile;
4. se, alla luce dei rischi connessi all'affidamento mediante gara europea e dell'assenza di strumenti di tutela quali il diritto di prelazione e l'indennizzo al concessionario uscente, la Giunta intenda riconsiderare, anche in via residuale, l'ipotesi di chiedere un affidamento in-house quale possibile soluzione per garantire il controllo pubblico su un'infrastruttura strategica.



**Team K**  
**Regionalratsfraktionen | Gruppo consiliare regionale**  
**Trentino-Alto Adige/Südtirol**

Silvius-Magnago-Platz 6 | 39100 Bozen  
Piazza Silvius Magnago, 6 | 39100 Bolzano

5. quali valutazioni siano state effettuate dalla Giunta regionale in merito agli effetti della sentenza del TAR Lazio n. 495/2026 sulla fase attuale di affidamento della concessione dell'A22 e, in particolare, se la stessa incida sulla corretta determinazione del valore di subentro nella procedura di gara in project financing, anche in relazione al rischio di effetti distorsivi o di pregiudizio economico per gli enti pubblici coinvolti, considerata la sospensione dell'ipotesi di affidamento in-house;

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

I consiglieri regionali  
Paul Köllensperger  
Maria Elisabeth Rieder  
Alex Ploner  
Franz Ploner



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2026

Bozen, den 26. März 2026  
Prot. Nr. 1072 RegRat

**Nr. 203/XVII**

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Roberto Paccher

---

### A N F R A G E

#### **Wertermittlung der Anteile der privaten Gesellschafter der Brennerautobahn AG sowie finanzielle und führungstechnische Auswirkungen für die Region**

Die Autobahnkonzession für die A22, die von der Brennerautobahn AG betrieben wird, ist 2014 abgelaufen. Seitdem wird der Betrieb mangels einer endgültigen Vergabe im Wege der technischen Verlängerung fortgeführt.

Im Laufe der Jahre wurden verschiedene Lösungen vorgeschlagen, um die öffentliche Führung der Infrastruktur zu gewährleisten, darunter:

- die Beibehaltung der derzeitigen Gesellschaft nach vorherigem Rückkauf der von privaten Gesellschaftern gehaltenen Anteile, um eine vollständig öffentliche Beteiligung sicherzustellen und eine In-house-Vergabe zu ermöglichen;
- die Gründung einer neuen, vollständig öffentlichen Gesellschaft (sog. „Newco“) für die Verwaltung der Infrastruktur.

Die Weiterführung der Brennerautobahn AG als In-house-Unternehmen erfordert den Rückkauf der Anteile der privaten Gesellschafter nach den Kriterien des Zivilgesetzbuches, insbesondere nach den Art. 2437-ter und 2437-quater.

In Bezug auf diese Vorgehensweise kritisierte der Rechnungshof folgende Aspekte:

- Mit der Entscheidung Nr. 2/2018 (Billigungsverfahren zur Rechnungslegung 2017) äußerte der Rechnungshof Zweifel an der Rechtmäßigkeit und Kohärenz der regionalen Beteiligung im Hinblick auf die institutionellen Ziele sowie an einem möglichen Zuständigkeitskonflikt, da das Sachgebiet der interregionalen Autobahnen dem Staat vorbehalten ist;
- Im Schlussschriftsatz zur Rechnungslegung 2020 (vom Juni 2021) wies der regionale Staatsanwalt auf einen potenziellen finanziellen Schaden zu Lasten öffentlicher Körperschaften in Zusammenhang mit der Wertermittlung der Aktienanteile der privaten Gesellschafter hin.

Die Staatsanwaltschaft beim Rechnungshof vertrat folgende Auffassung:

- Die Gesellschaft sei gemäß ISTAT-Verzeichnis im Kreis der öffentlichen Verwaltungen angesiedelt, weshalb die Vorgaben des Gesetzesdekrets Nr. 175/2016 auf sie Anwendung finden.
- Die Konzession sei für die Zwecke der Liquidation als wertlos zu betrachten, da sie 2014 abgelaufen war;

- Den privaten Gesellschaftern dürften keine „Prämien“ zugestanden werden und der sogenannte „Eisenbahnfonds“ dürfe nicht in den Wert der Aktien eingerechnet werden, da dieser an öffentliche Zwecke gebunden ist;
- Der geschätzte Wert für die Auszahlung der Anteile der privaten Gesellschafter liege in einer Spanne zwischen ungefähr 50 und 70 Millionen Euro; darüber hinausgehende Beträge würden eine möglicherweise unrechtmäßige Auszahlung öffentlicher Mittel darstellen.

Trotz der Beanstandungen des Rechnungshofs und des Standpunkts des Regionalrats haben sich die Region und die autonomen Provinzen bereits in Richtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft mittels Projektfinanzierung orientiert. Dies geschah auch auf den Wunsch des Präsidenten der Region hin, eine Einstufung der Gesellschaft als öffentliches Rechtssubjekt zu vermeiden und so die Beteiligung und Aufsicht des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr zu umgehen.

Die Option der Projektfinanzierung führte jedoch zu einer europaweiten Ausschreibung ohne Vorzugsrecht und ohne Entschädigungen für den scheidenden Konzessionär. Letztere wurden in der Ausschreibung ursprünglich mit 124 Millionen Euro für getätigte und noch nicht abgeschriebene Investitionen beziffert. Dies birgt das konkrete Risiko, die öffentliche Kontrolle über eine strategische Infrastruktur und über einen Investitionsplan von erheblichem Ausmaß zu verlieren.

Die Gesellschaft selbst hat in einer kürzlich ergangenen Mitteilung auf die hohe Unsicherheit bei der Wertermittlung hingewiesen, bedingt durch die Variabilität grundlegender Parameter wie Konzessionsdauer, Tarifsystem und gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten (WACC), was zu erheblichen Schwankungen in den Schätzungen führt.

Mit dem Urteil Nr. 495 vom 12. Januar 2026 hat das Verwaltungsgericht Latium (Erste Sektion Bis) den von der autonomen Provinz Trient angestregten Rechtsstreit gegen die CIPE-Beschlüsse zur Vergabe der A22 entschieden und der Beschwerde in Bezug auf den Übernahmewert teilweise stattgegeben. Insbesondere erklärte das Gericht die Festsetzung eines negativen Übernahmewerts für rechtswidrig und stellte klar, dass dieser per Definition eine Entschädigung darstellt, die dem scheidenden Konzessionär für die getätigten und noch nicht abgeschriebenen Investitionen zusteht. Zudem schloss es die Möglichkeit für die konzessionsgebende Verwaltung aus, einseitig finanzielle Leistungen oder fiktive Tarifmechanismen während der technischen Verlängerung aufzuerlegen, und bekräftigte, dass die wirtschaftliche Abwicklung der Übernahme ausschließlich zwischen dem bisherigen und dem neuen Konzessionsinhaber stattfinden soll.

Angesichts dieser Entscheidung ist es notwendig, den wirtschaftlichen Wert der Brennerautobahn AG präzise und transparent zu ermitteln. Dies gilt nicht nur für den etwaigen Rückkauf der Anteile der privaten Gesellschafter im Falle einer gesellschaftsrechtlichen Neuordnung oder einer In-house-Vergabe, sondern auch für die korrekte Quantifizierung des Übernahmewertes im Rahmen von Ausschreibungsverfahren. Dies erscheint besonders relevant angesichts der Beanstandungen des Rechnungshofs hinsichtlich der mutmaßlichen Überbewertung der Anteile, des möglicherweise daraus resultierenden Schadens für die öffentlichen Finanzen sowie der Unsicherheit der Kriterien zur Wertermittlung in Erwartung eines klar umrissenen Rechtsrahmens für die Konzessionsvergabe.

Dies vorausgeschickt,

**befragen die unterfertigten Regionalratsabgeordneten die Regionalregierung,  
um Folgendes zu erfahren:**

1. Hat die Regionalregierung die wirtschaftlichen Folgen bewertet, falls der (ursprünglich auf 124 Millionen Euro bezifferte) Übernahmewert nicht zuerkannt wird? Welche Maßnahmen gedenkt sie zu ergreifen, um die damit verbundenen öffentlichen Interessen – auch angesichts des fehlenden Vorzugsrechts – zu schützen?
2. Ist man den Beanstandungen des regionalen Staatsanwalts beim Rechnungshof hinsichtlich des mutmaßlichen Finanzschadens im Zusammenhang mit der Auszahlung der Anteile der

- privaten Gesellschafter nachgegangen? Wenn ja, was wurde überprüft? Wenn nicht, warum nicht?
3. Welche wirtschaftlichen und rechtlichen Bewertungen wurden seitens der Region beim Vergleich zwischen den im Zivilgesetzbuch vorgesehenen Kriterien zur Wertermittlung und den von der Staatsanwaltschaft beim Rechnungshof angegebenen Kriterien vorgenommen?
  4. Beabsichtigt die Regionalregierung angesichts der Risiken im Zusammenhang mit der europaweiten Ausschreibung sowie des Fehlens von Schutzinstrumenten wie dem Vorzugsrecht und der Entschädigung des ausscheidenden Konzessionsinhabers, die Lösung einer In-House-Vergabe – zumindest als Plan B – wieder in Betracht zu ziehen, um die öffentliche Kontrolle über eine strategische Infrastruktur sicherzustellen?
  5. Wie bewertet die Regionalregierung die Auswirkungen des Urteils des Verwaltungsgerichts Latium Nr. 495/2026 auf die aktuelle Phase der Konzessionsvergabe der A22? Genauer: Hat dieses Urteil Auswirkungen auf die korrekte Bestimmung des Übernahmewerts im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens zur Projektfinanzierung, auch im Hinblick auf das Risiko von Verzerrungseffekten oder wirtschaftlichen Nachteilen für die beteiligten öffentlichen Körperschaften, da die In-House-Vergabe nicht weiterverfolgt wird?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Paul Köllensperger  
Maria Elisabeth Rieder  
Alex Ploner  
Franz Ploner