

CONSIGLIO DELLA REGIONE AUTONOMA TRENITINO ALTOADIGE  
REGIONALRAT TRENITINO - SÜDTIROL

*Gruppo Consiliare Regionale Partito Autonomista Trentino Tirolese - Fassa*  
*Regionalratfraktion Partito Autonomista Trentino Tirolese - Fassa*

Interrogazione orale n. **202/XVII**

Oggetto: Delucidazioni relative alle scelte politiche della Giunta regionale in merito al nuovo bando A22

Negli anni '50, mentre lo Stato relegava il collegamento del Brennero a un'opera secondaria, furono l'Autonomia speciale e la lungimiranza degli enti locali coinvolti (anche di Veneto ed Emilia Romagna) a dare vita alla società Autostrada del Brennero S.p.A. (1959). Un'opera realizzata interamente con fondi degli enti locali rappresentativi dell'attuale società e che solamente nel 1984, liquidò la situazione debitoria relativa ai grandi prestiti contratti proprio per la realizzazione della stessa.

Quella che oggi è un'arteria vitale per l'Europa fu realizzata con un contributo statale irrisorio, poggiando interamente sulla capacità finanziaria e politica del territorio. Questa radice storica spiega perché la difesa del controllo pubblico sia stata, per oltre cinquant'anni, un dogma per le amministrazioni locali.

Per anni la politica aveva individuato quale soluzione quella dell'affidamento "in-house", un modello che avrebbe permesso di mantenere la gestione nelle mani dei soci pubblici locali. Ma varie indicazioni precedentemente fatte dalla Corte dei Conti e di recente sentenza del TAR Lazio n. 495/2026 segnarono sì dei punti di criticità, in particolare per una commistione tra il controllo territoriale e le prerogative dello Stato che ne invalida la natura puramente in house, ma d'altra parte indicavano anche i correttivi necessari affinché si potesse evidentemente arrivare ad una soluzione di questo genere.

Alla luce di quanto esposto occorre fare luce sulla questione in-house, ovvero se sia da considerarsi definitivamente superata o se esista ancora la possibilità di percorrere questa strada attraverso correttivi. Per capire ciò, è necessario approfondire la posizione ufficiale della società Autostrada del Brennero S.p.A nel contesto di un bando europeo, la sua capacità d'investimenti a lungo termine e quindi, la sua competitività a fronte di papabili offerte provenienti da veri colossi economici.





CONSIGLIO DELLA REGIONE AUTONOMA TRENINO ALTOADIGE - SÜDTIROL  
REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

*Gruppo Consiliare Regionale Partito Autonomista Trentino Tirolese - Fassa*  
*Regionalratfraktion Partito Autonomista Trentino Tirolese - Fassa*

La sfida quindi non è solo tecnica, ma riguarda la capacità della società e della politica di mantenere vivo un legame con il proprio territorio in un regime di mercato concorrenziale. È fondamentale sapere quali azioni potrebbero garantire che gli utili dell'infrastruttura continuino a essere reinvestiti localmente, onorando quella visione europeista e Autonomista che permise di posare la prima pietra ai Vodi di Lavis nel 1964, nel 1968 di aprire la tratta Trento – Bolzano e l'11 aprile 1974 di terminare l'intera infrastruttura.

Tutto ciò premesso si interroga la Giunta regionale:

- 1) Ad approfondire la tematica del nuovo bando A22, alla luce della scelta di togliere il diritto di prelazione alla concessionaria uscente, società Autostrada del Brennero S.p.A
- 2) Se l'opzione relativa alla procedura di trasformazione della Società in "in-house" sia ancora percorribile e quali potrebbero essere gli ostacoli dal punto di vista tecnico-giuridico, a fronte anche della sentenza n. 495/2026 del TAR del Lazio.
- 3) Se, a fronte del nuovo bando di concessione della A22, la società Autostrada del Brennero S.p.A possiede già la capacità economico-finanziaria per poter competere con gli altri soggetti interessati alla concessione o se si sta già muovendo in tal senso, per concludere in tempi brevi eventuali partnership con aziende territoriali o extraterritoriali.
- 4) Quali potrebbero essere gli ostacoli per un intervento economico diretto a favore della società Autostrada del Brennero S.p.A, da parte della Regione Trentino – Alto Adige/Suedtiroil, in termini di eventuale aumento di capitale.





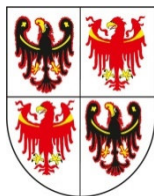
CONSIGLIO DELLA REGIONE AUTONOMA TRENINO ALTOADIGE - SÜDTIROL  
REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

*Gruppo Consiliare Regionale Partito Autonomista Trentino Tirolese - Fassa*  
*Regionalratfraktion Partito Autonomista Trentino Tirolese - Fassa*

5) Se, indipendentemente dall'esito del bando, il piano di investimenti previsto da circa 7 miliardi verrebbe comunque confermato.

(KASWALDER)





CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO-ALTO ADIGE  
REGIONALRAT TRENINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2026

Trient, den 24. März 2026  
Prot. Nr. 1039 RegRat

**Nr. 202/XVII**

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Roberto Paccher

---

**A N F R A G E**

Erläuterungen zu den politischen Entscheidungen der Regionalregierung im Hinblick auf die neue A22-Ausschreibung

Während der Staat die Brennerachse in den 1950er-Jahren noch als zweitrangiges Projekt einstufte, ermöglichten die Sonderautonomie und die Weitsicht der beteiligten Gebietskörperschaften (einschließlich Venetien und der Emilia-Romagna) 1959 die Gründung der Brennerautobahngesellschaft und die Realisierung der Autobahn. Finanziert wurde sie fast vollständig von den lokalen Körperschaften, den heutigen Gesellschaftern, wobei die dafür aufgenommenen umfangreichen Darlehen erst 1984 vollständig getilgt werden konnten.

Die heutige, für Europa unverzichtbare Verkehrsachse entstand demnach nahezu ohne staatliche Unterstützung und gründete auf der finanziellen und politischen Leistungsfähigkeit der beteiligten Gebiete. Vor diesem geschichtlichen Hintergrund wird verständlich, warum die Wahrung der öffentlichen Kontrolle für die lokalen Verwaltungen über mehr als fünfzig Jahre hinweg von zentraler Bedeutung war.

Jahrelang erachtete die Politik eine „In-house-Vergabe“ als gangbare Lösung, um die Führung in den Händen der lokalen öffentlichen Gesellschafter sicherzustellen. In diesem Zusammenhang haben sowohl der Rechnungshof in zahlreichen Stellungnahmen als auch das Verwaltungsgericht Latium in seinem jüngsten Urteil Nr. 495/2026 auf einige kritische Punkte hingewiesen. Insbesondere wurde die Überschneidung zwischen territorialer Einflussnahme und staatlichen Zuständigkeiten hervorgehoben, die den reinen In-house-Charakter in Frage stellt. Zugleich wurde jedoch auch aufgezeigt, dass eine solche Lösung durch gezielte Anpassungen durchaus möglich sein könnte.

Vor diesem Hintergrund gilt es zu klären, ob der Ansatz einer Inhouse-Lösung endgültig als überholt anzusehen ist oder ob – durch entsprechende Anpassungen – weiterhin die Möglichkeit besteht, diesen Weg einzuschlagen. Um dies beurteilen zu können, gilt es, die offizielle Position der Brennerautobahn AG im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung genau zu analysieren und zugleich ihre Fähigkeit zu langfristigen Investitionen und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber möglichen Angeboten echter Wirtschaftsgiganten zu bewerten.

Die Herausforderung ist demnach nicht nur technischer Natur, sondern betrifft die Fähigkeit von

Gesellschaft und Politik, die Verbindung zum eigenen Gebiet auch in einem wettbewerbsorientierten Marktumfeld aufrechtzuerhalten. Es ist von entscheidender Bedeutung zu wissen, welche Maßnahmen sicherstellen können, dass die Erträge aus der Autobahn weiterhin vor Ort reinvestiert werden. Nur so kann jene europafreundliche und autonomistische Vision gewahrt werden, die den Bau der Autobahn möglich machte, von der Grundsteinlegung 1964 bei Vodi di Lavis über die Eröffnung des Abschnitts Trient-Bozen im Jahr 1968 bis hin zu deren Fertigstellung am 11. April 1974.

All dies vorausgeschickt,

**befragt der unterfertigte Regionalratsabgeordnete die Regionalregierung,  
um diese zu ersuchen,**

1. das Thema der neuen Ausschreibung für die Vergabe der A22-Konzession – ausgehend von der Entscheidung, dem derzeitigen Konzessionsinhaber, der Brennerautobahngesellschaft AG, kein Vorzugsrecht einzuräumen – zu vertiefen und Auskunft zu nachstehenden Fragen zu erteilen:
2. Ist die Umwandlung der Gesellschaft in eine „Inhouse-Gesellschaft“ noch machbar und welche rechtlichen und technischen Schwierigkeiten könnten sich hierfür im Lichte des Urteils Nr. 495/2026 des Verwaltungsgerichts Latium ergeben?
3. Verfügt die Brennerautobahngesellschaft AG im Hinblick auf die neue Konzessionsausschreibung für die A22 bereits über die erforderliche wirtschaftlich-finanzielle Leistungsfähigkeit, um mit anderen an der Vergabe interessierten Akteuren konkurrieren zu können bzw. unternimmt sie bereits Schritte, um zeitnah mögliche Partnerschaften mit regionalen oder überregionalen Unternehmen einzugehen?
4. Welche rechtlichen und finanziellen Hürden könnten sich ergeben, wenn die Region Trentino-Südtirol die Brennerautobahngesellschaft durch eine direkte Kapitalzufuhr – etwa im Rahmen einer etwaigen Kapitalerhöhung – unterstützen möchte?
5. Bleibt der vorgesehene Investitionsplan im Umfang von rund 7 Milliarden Euro unabhängig vom Ausgang des Vergabeverfahrens bestehen?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine mündliche Antwort ersucht.

Gez.: DER REGIONALRATSABGEORDNETE  
Walter Kaswalder