



Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

CONSIGLIO REGIONALE REGIONALRAT
15 LUG. 2025
PROT. N. 2483

Ore 8.30

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO N. 5 AL D.L. N. 22

Il 3 gennaio 2025 era pubblicato in Gazzetta Ufficiale il bando di gara relativo alla concessione dell'Autostrada A22 Brennero - Modena.

Dalla pubblicazione della gara, abbiamo assistito ad una concatenazione di eventi critici che hanno dato conto di un percorso accidentato, pieno di ostacoli (non del tutto imprevedibili), che comprensibilmente ha generato una obiettiva ingombrante preoccupazione rispetto alle aspettative che le nostre comunità ripongono sul rinnovo della concessione per Autostrada del Brennero A22 Spa – Brennerautobahn AG.

Tre inusuali rinvii della scadenza del termine per la presentazione delle candidature. Dal 28.2.25 al 31.3.25, quindi dal 31.3.25 al 31.5.25, infine dal 31.5.25 al 20.6.25. Decisioni motivate dal Ministero da un'asserita necessità di chiarimenti sui requisiti di partecipazione per i soggetti interessati e così dall'esigenza di dar modo e tempo a questi ultimi di approvare i bilanci societari per l'anno 2024.

Così, contestualmente, sono giunte notizie della presentazione di ricorsi amministrativi che contestano la correttezza del bando per molteplici profili. Uno presentato da Autostrade per l'Italia (ASPI), evidentemente soggetto interessato alla partecipazione al bando; un secondo, presentato dall'Associazione Difesa Utenti Servizi Bancari e Finanziari (Adusbef) - che si occupa della tutela dei consumatori anche nel settore dei trasporti; un terzo presentato dalla stessa A22 Spa.

Merita peraltro rilevare come i ricorsi presentati da ASPI e ADUSBEP, in coerenza alla lettera formale inviata al MIT ed all'ART (Autorità di Regolamentazione dei trasporti) da parte dell'AISCAT, pongano in particolare l'accento su due questioni giuridiche di primo momento.

Da un lato, rispetto al sistema tariffario predisposto dall'ART, recepito dal bando, definito lesivo del principio della giusta remunerazione imprenditoriale.

Da altro lato, la previsione esplicita di una clausola di prelazione contenuta nel bando prevista per il concessionario uscente che violerebbe la normativa eurounitaria ed in specie i principi di concorrenza, libero mercato e non discriminazione sanciti dal Trattato di Funzionamento dell'Unione Europea. Tema quest'ultimo particolarmente delicato ove si consideri come la Commissione Europea si sia già attestata in passato a drastiche censure di strumenti giuridici che pregiudichino la libera concorrenza.





Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

D'altra parte, proprio sul tema della legittimità o meno di analoghe clausole di prelazione previste da bandi all'interno dell'ordinamento italiano è attesa una pronuncia della Corte di Giustizia europea su una questione sollevata alla Corte nel 2024.

Ad oggi i ricorsi amministrativi di ASPI e ADUSBEF pendono, concorrendo ad accentuare una profonda incertezza circa le sorti del bando almeno per come è stato pubblicato.

L'evidenza, tuttavia, di questo controverso contesto critico è stata tale da aver da ultimo motivato il MIT ad un ennesimo (il quarto) intervento formale con un provvedimento di sospensione del bando sino al 30.11.25 nell'attesa che la Corte Europea si pronunci. Un termine questo che a molti appare del tutto incongruo stanti le usuali tempistiche di questa Corte che come noto sono oltre l'anno e mezzo dalla presentazione della domanda.

Come se ciò non bastasse, ad aggravare la situazione della quale versa il bando non possono di certo essere ignorate le dichiarazioni del Vicepresidente del Consiglio dei Ministri Salvini, titolare del dicastero competente di qualche settimana fa relative in modo esplicito alla possibilità di una sua revoca da parte del MIT.

Una revoca del bando che, ove attuata, nella sostanza azzererebbe il percorso sino ad oggi intrapreso con l'effetto di precipitare in uno scenario di sconcertante incerta prospettiva rispetto al rinnovo della concessione da parte di A22 Spa Autostrada del Brennero – Brenner Autobahn AG. Una società che non possiamo dimenticarlo per oltre il 50% è costituita dai soci pubblici Regione Autonoma Trentino - Alto Adige Südtirol, Provincia Autonoma di Trento e Provincia Autonoma di Bolzano ed altri soci pubblici del territorio.

Proprio per questo motivo, la politica bi-provinciale non può oggi rimanere indifferente o inerte rispetto a quanto sta accadendo e, nell'interesse delle proprie comunità, deve ponderare ogni opzione percorribile per evitare che un asset strategico, cruciale finanche identitario per i nostri territori possa disperdersi.

L'eventualità di una revoca del bando per quanto remota è comunque possibile. Ed in tale prospettiva, laddove ciò accadesse, semplicemente imperdonabile sarebbe la responsabilità politica del lasciarsi trovare impreparati senza aver fatto tutto ciò che è possibile per l'ottenimento di un risultato politico che le comunità attendono e, per quanto possibile, comprensibilmente pretendono.





Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

In questo incedere la scelta del modello della finanza di progetto sappiamo essere potenzialmente reversibile. Così altrettanto, sappiamo esser ancora normativamente percorribile un rinnovo di concessione attraverso il modello alternativo di una società *in-house*.

Regione Friuli-Venezia Giulia e Regione Veneto, d'altra parte, hanno già dimostrato con la costituzione di Autostrade Alto Adriatico S.p.A. di poter proporre un modello *in-house* di gestione societaria idoneo all'ottenimento delle concessioni autostradali A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Villesse - Gorizia.

Da ciò l'evidenza della necessità di affrontare questa finestra temporale conseguente alla sospensione del bando, non lasciando nulla di intentato. Scegliendo – da subito – di non rimanere meri spettatori con un'inattività colpevole rispetto alla rilevanza degli interessi in campo. Piuttosto, riaffermando il necessario ruolo di attori protagonisti nell'interesse delle nostre comunità. Con una scelta responsabile e consapevole da parte della politica bi-provinciale di dare corso sin d'ora, in via alternativa al percorso intrapreso, ad uno studio di fattibilità cui segua la programmazione della costituzione di un modello di società *in-house* idoneo all'ottenimento del rinnovo della concessione autostradale laddove si dovesse consumare l'effettiva revoca del bando.

Tutto ciò premesso, si impegna la Giunta regionale

considerata la già paventata possibilità della revoca del bando da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a riprendere e riattivare la percorribilità della costituzione di una società *in house* a capitale pubblico per ottenere il rinnovo della concessione dell'Autostrada A22 Brennero-Modena.

Andrea de Bertolini

Alessio Manica





Prot. Nr. 2483 RegRat
vom 15. Juli 2025-9.30 Uhr

An den
Präsidenten des Regionalrats

**Tagesordnungsantrag Nr. 5 zum Gesetzentwurf Nr. 22/XVII
„Nachtragshaushalt der autonomen Region Trentino-Südtirol
für die Haushaltsjahre 2025-2027“.**

Am 3. Jänner 2025 ist die Ausschreibung für die Vergabe der Konzession für die Führung der A22 auf dem Abschnitt Brenner-Modena im Gesetzesanzeiger der Republik veröffentlicht worden.

Seit der Veröffentlichung der Ausschreibung hat es eine Reihe kritischer Entwicklungen gegeben, die den bisherigen Verlauf als holprig und voller – wenngleich nicht gänzlich unvorhersehbarer – Hürden erscheinen lassen. Diese Ereignisse haben verständlicherweise das Vertrauen getrübt und die Erwartungen unserer Gemeinschaften hinsichtlich der Erneuerung der Konzession zugunsten der Brennerautobahn AG erheblich belastet.

So hat es drei ungewöhnliche Verschiebungen der Frist für die Einreichung der Bewerbungen gegeben: zuerst wurde die Frist vom 28.02.2025 auf den 31.03.2025, sodann auf den 31.05.2025 und schließlich auf den 20.06.2025 verschoben. Diese Entscheidungen wurden vom Ministerium mit einem angeblichen Klärungsbedarf bezüglich der Teilnahmevoraussetzungen der interessierten Akteure begründet sowie mit dem Erfordernis, diesen ausreichend Zeit für die Genehmigung der Jahresabschlüsse 2024 einzuräumen. Gleichzeitig wurden Nachrichten über die Einreichung von Verwaltungsbeschwerden bekannt, mit denen die Rechtmäßigkeit der Ausschreibung in mehrfacher Hinsicht angezweifelt wird.

Eine Beschwerde wurde von der italienischen Autobahngesellschaft Autostrade per l'Italia (ASPI) eingereicht, einem an der Ausschreibung interessierten Akteur; eine zweite von der Verbraucherschutzorganisation ADUSBEP, die auch im Bereich Verkehr den Schutz der Verbraucher wahrnimmt; eine dritte schließlich wurde von der A22 AG selbst eingereicht.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Beschwerden von ASPI und ADUSBEP – in Übereinstimmung mit dem formellen Schreiben, das AISCAT (Italienischer Verband der Autobahnbetreiber) an das Verkehrsministerium (MIT) und die Regulierungsbehörde für den Verkehr (ART) gerichtet hat – insbesondere zwei grundlegende rechtliche Fragestellungen aufwerfen:

Eine davon betrifft das von der Regulierungsbehörde für den Verkehr ART entwickelte und in die Ausschreibung aufgenommene Tariffsystem, das dem Grundsatz einer angemessenen unternehmerischen Vergütung widersprechen soll.

Andererseits wird das Augenmerk auf das im Ausschreibungstext vorgesehene Vorzugsrecht gerichtet, das dem bisherigen Konzessionär einen Vorteil einräumen würde und damit gegen das Unionsrecht verstoßen könnte – insbesondere gegen die Grundsätze des Wettbewerbs, der freien Marktwirtschaft und der Nichtdiskriminierung, wie sie im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankert sind.

Der letztgenannte Punkt betrifft ein besonders sensibles Thema, wenn man bedenkt, dass die Europäische Kommission in der Vergangenheit bereits scharfe Kritik an juristischen Instrumenten geübt hat, die den freien Wettbewerb beeinträchtigen.

Andererseits steht gerade zur Frage der Rechtmäßigkeit ähnlicher Vorzugsklauseln in Ausschreibungsverfahren im italienischen Rechtssystem ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu einem im Jahr 2024 gestellten Antrag aus.

Bis heute sind die Verwaltungsverfahren von ASPI und ADUSBEP anhängig und vergrößern die ohnehin bestehende große Unsicherheit über das weitere Schicksal der Ausschreibung, zumindest in der derzeit veröffentlichten Form.

Die Situation ist derart brisant und komplex, dass sie das Verkehrsministerium (MIT) schließlich zu einem weiteren (dem vierten) formalen Schritt veranlasst hat: So wurde das Verfahren bis zum 30. November

2025 in Erwartung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs ausgesetzt. Diese Frist wird jedoch von vielen als nicht angemessen eingeschätzt, da erfahrungsgemäß die Verfahren vor dem Gericht mehr als anderthalb Jahre dauern.

Zusätzlich zur ohnehin angespannten Lage hat Vizepremierminister Salvini, zugleich auch für diesen Sachbereich zuständiger Minister, die Diskussion weiter angeheizt, indem er offen über eine mögliche Annullierung der Ausschreibung durch das MIT gesprochen hat.

Eine Annullierung der Ausschreibung würde – sofern sie umgesetzt wird – den bislang eingeschlagenen Weg im Wesentlichen zunichtemachen und dazu führen, dass man in ein Szenario beunruhigender Ungewissheit in Bezug auf die Verlängerung der Konzession für die A22 stürzt.

Dabei darf man nicht vergessen, dass über 50 Prozent der Aktienanteile dieses Unternehmens von öffentlichen Anteilseignern gehalten werden, nämlich der Autonomen Region Trentino-Südtirol, der Autonomen Provinz Trient, der Autonomen Provinz Bozen sowie weiteren öffentlichen Gesellschaftern aus dem Gebiet.

Gerade deshalb ist es für die Politik in beiden Provinzen unerlässlich, aktiv auf das aktuelle Geschehen zu reagieren. Sie ist gefordert, im Interesse ihrer Gemeinschaften jede realistische Möglichkeit zu prüfen, um sicherzustellen, dass ein Vermögenswert von strategischer – ja, identitätsprägender – Bedeutung für unsere Regionen nicht verloren geht.

Die Möglichkeit einer Annullierung der Ausschreibung – so unwahrscheinlich sie auch erscheinen mag – ist gegeben. Und vor diesem Hintergrund wäre es im Falle ihres Eintritts schlichtweg unverzeihlich, wenn die Politik unvorbereitet wäre und nicht alles in ihrer Macht Stehende unternommen hätte, um auf politischer Ebene ein Ergebnis zu erreichen, auf das die Gemeinschaften warten und verständlicherweise – sofern möglich – auch einfordern.

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass das Modell der Projektfinanzierung rückgängig gemacht werden könnte. Gleichzeitig bleibt die Option bestehen, die Konzession durch die Errichtung einer Inhouse-Gesellschaft auf rechtlich zulässigem Wege zu erneuern.

Die Regionen Friaul-Julisch Venetien und Venetien haben mit der Gründung der Gesellschaft Autostrade Alto Adriatico AG bereits unter Beweis gestellt, dass ein Inhouse-Unternehmensmodell erfolgreich zur Vergabe von Autobahnkonzessionen eingesetzt werden kann – wie etwa bei den Abschnitten A4 Venedig–Triest, A23 Palmanova–Udine, A28 Portogruaro–Conegliano, A57 (Umfahrung von Mestre, anteilig) und A34 Villesse–Görz.

Gerade deshalb ist es unerlässlich, das durch die Aussetzung des Ausschreibungsverfahrens entstandene Zeitfenster entschlossen zu nutzen und keine Handlungsoption ungenutzt zu lassen. Es gilt von Beginn an, nicht in eine bloß beobachtende Haltung zu verfallen und dadurch eine politische Mitverantwortung für mögliche negative Entwicklungen zu riskieren, sondern aktiv Verantwortung zu übernehmen und als gestaltende Kraft im Sinne unserer Gemeinschaften aufzutreten. Dies setzt eine bewusste und vorausschauende Entscheidung der politischen Führung beider Provinzen voraus, bereits jetzt – als alternative Strategie zum eingeschlagenen Weg – eine Machbarkeitsanalyse einzuleiten, mit dem Ziel, im Falle einer tatsächlichen Annullierung der Ausschreibung eine Inhouse-Gesellschaft zu gründen, die sich für die Übernahme der Konzession eignet.

All dies vorausgeschickt,

**verpflichtet der Regionalrat von Trentino-Südtirol
die Regionalregierung,**

angesichts der von Seiten des Infrastruktur- und Verkehrsministeriums bereits angedeuteten Möglichkeit eines Widerrufs der Ausschreibung erneut den Weg der Gründung einer Inhouse-Gesellschaft mit rein öffentlichem Kapital einzuschlagen und zu beschreiten, um die Konzessionsverlängerung für die Führung der A22 auf dem Abschnitt Brenner-Modena zu erhalten.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Andrea de Bertolini

Alessio Manica