



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO – SÜDTIROL

XV Legislatura – 2015

Bolzano, 30 novembre 2015  
prot. n. 3535 Cons. reg.  
del 1 dicembre 2015

**N. 152/XV**

Alla  
Presidente del Consiglio regionale  
S e d e

### INTERROGAZIONE

#### **Autostrada del Brennero SPA – lavori di manutenzione sul territorio della Regione Trentino-Alto Adige – affidamento dei lavori a imprese locali**

Per l'economia europea l'Autostrada del Brennero costituisce indubbiamente un'infrastruttura di particolare rilievo poiché facilita sensibilmente lo scambio di merci e servizi, favorendo lo sviluppo dell'economia a livello sovrapregionale.

Nel contempo questa infrastruttura – per i ben noti motivi – comporta gravi conseguenze per la popolazione residente nei pressi della tratta di transito e per determinati settori economici, soprattutto il turismo dei comuni limitrofi e l'agricoltura.

A fronte degli svantaggi e vantaggi che interessano i vari soggetti, vi è stata e vi è la convinzione tra i diversi organi di governo, dai comuni fino alla Provincia e Regione, che per le conseguenze negative vi debba essere una compensazione, ovvero che la popolazione residente debba essere per quanto possibile indennizzata.

In questo senso i lavori connessi alla manutenzione della struttura sembrano avere un'importanza cruciale per la compensazione socio-economica degli svantaggi subiti. Mentre le misure di indennizzo al momento della costruzione di un'infrastruttura sono limitate - per quanto riguarda la loro efficacia - al massimo ad una generazione (indennizzi per espropri), i possibili lavori di manutenzione, aggiudicati nell'ambito delle leggi sugli appalti, potrebbero a lungo termine garantire alla popolazione residente una compensazione per gli svantaggi, come anche l'assunzione di personale proveniente da questi territori.

La Regione Trentino-Alto Adige detiene circa il 32% delle azioni dell'Autostrada del Brennero SPA ed è dunque la più grande azionista nella maggioranza che controlla la società. Insieme alla Provincia di Trento e di Bolzano, alla città di Trento e di Bolzano e alle Camere di Commercio detiene la maggioranza assoluta.

Tutto ciò premesso, i sottoscritti consiglieri rivolgono alla Giunta regionale le seguenti domande:

1. Il nuovo organigramma del consiglio di amministrazione della A22 approvato nel 2010 prevede attualmente un presidente, un consiglio di amministrazione ridotto, un delegato generale e un direttore tecnico a livello dirigenziale. In quale percentuale le imprese con sede nella regione, suddivise per province, si sono aggiudicate a partire dal 2010 gli appalti per i lavori nella tratta della A22 che attraversa la Regione Trentino-Alto Adige (lavori di manutenzione, lavori straordinari di manutenzione, opere di sicurezza e corsia dinamica), garantendo così che il valore aggiunto delle tasse pagate dalle imprese locali rimanga nelle due province?
2. Con quali criteri di aggiudicazione (offerta economicamente più favorevole, miglior offerente o valore medio) e con quali presupposti (logistica, produzione, criteri di qualità, criteri ecologici/tempo di percorrenza o distanza in km) sono stati aggiudicati i lavori per la A22?
3. Negli ultimi anni sono stati modificati i criteri di aggiudicazione? In caso affermativo, in base a quali motivazioni giuridiche e tecniche?
4. Con gli attuali criteri di aggiudicazione si controlla se le imprese locali occupano personale locale con contratti a tempo indeterminato?
5. La Giunta regionale reputa che la quota delle imprese locali, che si aggiudica i lavori, possa essere aumentata – conformemente alla legge sugli appalti –, per esempio attraverso una maggiore suddivisione in lotti sequenziali?
6. Quanto personale residente nella Regione ovvero nelle due Province è attualmente occupato presso la A22 e come è cambiato l'organico in questo senso dal 2000 ad oggi? Come si svilupperà presumibilmente l'organico per persone meno qualificate da punto di vista professionale?

f.to: I CONSIGLIERI REGIONALI

Christian Tschurtschenthaler  
Oswald Schiefer



|                                    |
|------------------------------------|
| CONSIGLIO REGIONALE<br>REGIONALRAT |
| 01 DIC. 2015                       |
| PROT. N. 3535                      |

**CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO – ALTO ADIGE  
REGIONALRAT TRENINO – SÜDTIROL**

**XV. Gesetzgebungsperiode – Jahr 2015**

An die Präsidentin  
des Regionalrates Trentino-Südtirol

Bozen, am 30. November 2015

**ANFRAGE mit schriftlicher Beantwortung** N. 152/XV

**Brennerautobahn AG – Instandhaltungsarbeiten im Gebiet der Region Trentino- Südtirol –  
Vergabe der Arbeiten an ansässige Unternehmen**

Die Brennerautobahn ist zweifelsohne eine für die europäische Wirtschaft bedeutende Infrastruktur, welche den Austausch von Waren und Dienstleistungen erheblich erleichtert und somit dem Wachstum der Volkswirtschaft auf überregionaler Ebene dienlich ist.

Gleichzeitig ist diese Infrastruktur – aus reichlich bekannten Gründen - auch eine Belastung für die an der Route ansässige Bevölkerung. Gleichsam wirkt sich die Brennerautobahn belastend auf bestimmte Wirtschaftsbereiche aus, vor allem auf den Tourismus in den angrenzenden Gemeinden sowie auf die Landwirtschaft.

Im Lichte der Vor- und Nachteile, welche die Brennerautobahn verschiedenen Interessensträgern zuteil werden lässt, war und ist es Überzeugung der verschiedenen Regierungsebenen, von den Gemeinden, über das Land bis hin zur Region, dass es für diese Belastungen einen Ausgleich geben muss, sprich, dass die ansässige Bevölkerung so umfangreich wie möglich einen Ausgleich erfahren muss.

Insofern scheinen vor allem mit der Instandhaltung der Infrastruktur zusammenhängende Arbeiten eine vordringliche Bedeutung im Sinne eines sozio-ökonomischen Ausgleiches der Nachteile zu

haben. Während die Ausgleichsmaßnahmen beim Bau einer Infrastruktur ihre Wirksamkeit auf höchstens eine Generation beschränken (vor allem über Enteignungsentschädigungen) kann es lediglich über die – im Rahmen der Vergabegesetze möglichen – Ausschreibungen für die Instandhaltung längerfristig möglich sein, dass die ansässige Bevölkerung dauerhaft einen Ausgleich für die Belastungen erfährt, sowie über die Aufnahme von Personal aus genanntem Gebiet.

Die Autonome Region Trentino-Südtirol hält rund 32 % der Aktien an der Brennerautobahn AG, und ist somit der größte Aktionär in der Kontrollmehrheit der Gesellschaft. Zusammen mit der Provinz Trient und Bozen, den Städten Bozen und Trient und deren Handelskammern halten diese die absolute Mehrheit.

**All dies vorausgeschickt, ergehen an das zuständige Mitglied der Regionalregierung folgende Fragen:**

1. Das im Jahr 2010 vom Verwaltungsrat der A22 genehmigte neue Organigramm sieht derzeit einen Präsidenten, einen reduzierten Verwaltungsrat, einen Generalbevollmächtigten und einen technischen Direktor auf Führungsebene vor. In welchem Umfang haben bei den Ausschreibungen der Arbeiten seit 2010 (Instandhaltungsarbeiten, außerordentliche Instandhaltungsarbeiten, Sicherheitsmaßnahmen und dynamische Spur) für den Teilbereich der A22 in der Region Trentino-Südtirol Unternehmen mit Sitz in der Region, aufgeteilt nach Provinzen, den Zuschlag erhalten und somit den Verbleib der Wertschöpfung der Steuern der einheimischen Betriebe in den beiden Provinzen sicherstellt?
2. Mit welchen Vergabekriterien (wirtschaftlich günstigstes Angebot, Bestbietender oder Mittelwert) und mit welchen Voraussetzungen (Logistik, Produktion, Qualitätskriterien, umweltschonende Kriterien/Fahrtzeiten oder Km-Distanzen) wurden und werden die Arbeiten bei der A22 vergeben?
3. Wurden die Vergabekriterien in den letzten Jahren geändert? Wenn ja, auf Grund welcher juristischen und technischen Begründungen?
4. Wird mit den derzeit angewandten Vergabekriterien berücksichtigt, ob lokale Firmen einheimisches Personal mit unbefristeten Verträgen beschäftigen?
5. Kann nach Einschätzung der Regionalregierung – im Rahmen des Vergabegesetzes – die Quote der vor Ort ansässigen Unternehmen beim Zuschlag der Arbeiten erhöht werden, beispielsweise durch die verstärkte Vergabe nach Gewerken?

6. Wie viel in der Region bzw. den beiden Provinzen ansässiges Personal beschäftigt die A22 derzeit und wie gestaltet sich der Personalstand in dieser Hinsicht von 2000 bis heute? Wie wird sich voraussichtlich der Personalstand für beruflich weniger qualifizierte Personen entwickeln?

Christian Tschudschenthaler  
- Regionalratsabgeordneter -

Oswald Schiefer  
- Regionalratsabgeordneter -