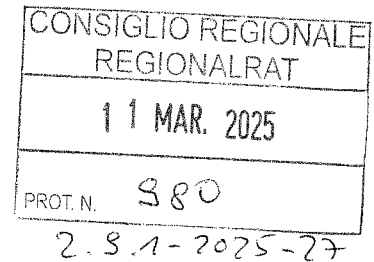




**Team K**  
**Regionalratsfraktionen | Gruppo consiliare regionale**  
**Trentino-Alto Adige/Südtirol**

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



Al Presidente del Consiglio regionale  
Roberto Paccher

S E D E

Bolzano, 11 marzo 2025

**Interrogazione n. 107 /XVII**

**Chiarimenti sulla concessione dell'A22, sugli investimenti previsti e sulle condizioni del project financing**

In data 31 dicembre 2024, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento della concessione cinquantennale dell'autostrada A22, strutturato sulla base della proposta di finanza di progetto avanzata da Autostrada del Brennero S.p.A. Il valore complessivo del piano economico-finanziario è stato determinato in 10,14 miliardi di euro rispetto ai 7,2 miliardi di euro previsti nel progetto iniziale di Autostrada del Brennero S.p.A.

La capacità di un'azienda di sostenere un investimento di tale portata dipende da diversi fattori, tra cui la sua capacità di generare flussi di cassa, l'accesso al credito, la struttura del finanziamento e la durata della concessione. Un'analisi basata esclusivamente sul fatturato e sull'utile attuale potrebbe non essere sufficiente per valutarne la sostenibilità. È essenziale considerare anche le proiezioni future dei ricavi, i costi operativi, le condizioni del mercato finanziario e le eventuali garanzie offerte dall'amministrazione pubblica. Inoltre, nel contesto del project financing, l'investimento è spesso sostenuto attraverso una combinazione di equity e debito, con il debito che può essere rimborsato attraverso i flussi di cassa generati dal progetto stesso.

Il 1° gennaio 2025, Autobrennero S.p.A. ha annunciato l'avvio dell'iter di evidenza pubblica, sottolineando l'importanza della concessione per garantire investimenti stimati in oltre 9 miliardi di euro per lo sviluppo dell'infrastruttura e dei territori attraversati. L'annuncio della società è stato seguito da una conferenza stampa con i presidenti di Provincia, Arno Kompatscher e Maurizio Fugatti, e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Durante l'evento sono stati ribaditi una serie di slogan sulla solidità del progetto per il futuro "corridoio green", senza però fornire dettagli concreti e documentati.

In seguito alla pubblicazione del bando, sono state evidenziate diverse criticità connesse alle condizioni della gara. A tal riguardo, con l'interrogazione 83/XVII sono stati richiesti chiarimenti all'amministrazione regionale, ma il Presidente ha fornito solo risposte generiche e prive di approfondimenti.

Come evidenziato nell'interrogazione 84/XVII, Autobrennero S.p.A. prevede di emettere un prestito obbligazionario da 250 milioni di euro, con obbligazioni dal valore di 100.000 euro ciascuna, a tasso fisso tra il 3% e il 4%, e con una durata compresa tra i tre e i cinque anni. Tale operazione, la prima nella storia della società, è stata approvata nell'assemblea del 5 dicembre scorso per far fronte agli investimenti previsti nel bando di project financing.

L'articolo 174 del Codice degli Appalti definisce il partenariato pubblico-privato (PPP) come



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

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

un'operazione economica in cui il rischio operativo connesso alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi è allocato in capo al soggetto proponente. Il partenariato pubblico-privato implica la necessità di garantire un equilibrio economico-finanziario adeguato per il buon esito dell'operazione.

Tutto ciò premesso,

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

1. Quali modifiche tecniche sono state apportate alla concessione durante la negoziazione rispetto al progetto iniziale di Autobrennero S.p.A. e in che modo tali modifiche hanno inciso sull'equilibrio economico-finanziario della concessione.
2. Quale sia la combinazione tra capitale, flussi di cassa e debito delle risorse necessarie agli investimenti elencati nel project financing che Autobrennero S.p.A. intende adottare anche attraverso le garanzie fornite eventualmente dalla Regione e/o da soggetti terzi.
3. Quale fosse la soglia di fatturato minima proposta nel progetto iniziale di A22 e quali siano stati gli elementi cardine della negoziazione con il Governo che hanno portato all'attuale soglia.
4. Qual è stato l'iter procedurale seguito da Autobrennero S.p.A. nell'elaborazione della proposta di finanza di progetto, ovvero se si sia avvalsa di risorse proprie adottando una riorganizzazione interna o di consulenze esterne da studi o professionisti del settore.
5. Quali sono stati gli indirizzi strategici impartiti dalla Regione ad Autobrennero nella definizione della proposta di finanza di progetto sottoposta al Governo e se sono stati prodotti degli indicatori per valutare il grado di recepimento degli stessi.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

I consiglieri regionali

Paul Köllensperger

Alex Ploner

Franz Ploner

Maria Elisabeth Rieder



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

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Bozen, den 11. März 2025

Prot. Nr. 980/2.9.1-2025-27 RegRat

### Nr. 107/XVII

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Roberto Paccher

### A N F R A G E

Auskunft über die Brennerautobahnkonzession, die geplanten Investitionen und die Bedingungen der Projektfinanzierung

Am 31. Dezember 2024 hat das Infrastruktur- und Transportministerium die Ausschreibung für die Vergabe der 50-jährigen Konzession für die Führung der Brennerautobahn A22 veröffentlicht, die auf dem von der Brennerautobahngesellschaft eingebrachten Vorschlag für eine Projektfinanzierung fußt. Der Gesamtwert des Wirtschafts- und Finanzplans beläuft sich gegenüber dem im anfänglichen Projekt der Brennerautobahn AG ausgewiesenen Betrag in Höhe von 7,2 Milliarden auf 10,14 Milliarden Euro.

Die Fähigkeit eines Unternehmens, eine Investition dieser Größenordnung zu stemmen, hängt von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem von seiner Fähigkeit, Cashflows zu generieren, dem Zugang zu Krediten, der Finanzierungsstruktur und der Dauer der Konzession. Eine Analyse, die ausschließlich auf dem Umsatz und dem aktuellen Gewinn basiert, könnte nicht ausreichen, um die Nachhaltigkeit zu beurteilen. Es ist unerlässlich, auch die zukünftigen Ertragsprognosen, die operativen Kosten, die Bedingungen des Finanzmarktes sowie etwaige Garantien der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen. Zudem wird im Rahmen der Projektfinanzierung die Investition oft durch eine Kombination aus Eigenkapital und Fremdkapital getragen, wobei letzteres durch die Cashflows, die das Projekt selbst generiert, zurückgezahlt werden kann.

Am 1. Jänner 2025 hat die Brennerautobahn AG den Start des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens bekanntgegeben und auf die Bedeutung der Konzession verwiesen, die Investitionen von über 9 Milliarden Euro für die Weiterentwicklung der Infrastruktur und zugunsten der durchquerten Gebiete ermöglicht. Nach der Ankündigung von Seiten der Gesellschaft haben die beiden Landeshauptleute Arno Kompatscher und Maurizio Fugatti zusammen mit dem Infrastruktur- und Transportminister Matteo Salvini eine Pressekonferenz abgehalten. Im Rahmen derselben ist wiederholt die Solidität des Projekts für den zukünftigen “grünen Korridor” angepriesen worden, auch wenn hierfür keine konkreten und dokumentierten Details geliefert worden sind.

Nach der Veröffentlichung der Wettbewerbsausschreibung sind im Zusammenhang mit den Ausschreibungsbedingungen zahlreiche Zweifel vorgebracht worden. Mit der [Anfrage 83/XVII](#) ist die Regionalregierung um Auskunft diesbezüglich ersucht worden, wobei der Präsident der Region jedoch nur eine sehr allgemeine und nicht vertiefende Antwort übermittelt hat.

In der [Anfrage Nr. 84/XVII](#) ist darauf hingewiesen worden, dass die Brennerautobahngesellschaft die Ausgabe einer Anleihe im Wert von 250 Millionen Euro mit einem Nennwert von 100.000 Euro je Anleihe, einem festen Zinssatz zwischen 3 % und 4 % und einer Laufzeit von drei bis fünf Jahren plant. Diese Finanzoperation, die erste Anleiheemission in der Geschichte des Unternehmens, wurde von der Versammlung am 5. Dezember des letzten Jahres im Hinblick auf die in der Ausschreibung vorgesehenen Investitionen der Projektfinanzierung beschlossen.

Artikel 174 des Vergabekodex definiert eine öffentlich-private Partnerschaft (PPP) als ein wirtschaftliches Vorhaben, bei dem das mit der Durchführung der Arbeiten oder der Erbringung der Dienstleistungen verbundene operative Risiko dem Vorschlagenden (privaten Partner) zugewiesen wird. Die öffentlich-private Partnerschaft erfordert die Sicherstellung eines angemessenen wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts, um den erfolgreichen Verlauf des Vorhabens zu gewährleisten.

All dies vorausgeschickt,

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

1. Welche technischen Änderungen sind während der Verhandlungen an der Konzession im Vergleich zum ursprünglichen Projekt der Brennerautobahn AG vorgenommen worden und wie haben sich diese Änderungen auf das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht der Konzession ausgewirkt?
2. Wie setzen sich die Mittel zusammen, die für die im Rahmen der Projektfinanzierung vorgesehenen Investitionen notwendig sind, sprich welches Verhältnis besteht zwischen Eigenkapital, den aus dem Projekt generierten Cashflows und der Fremdfinanzierung? Beabsichtigt die Brennerautobahngesellschaft AG auf etwaige Garantien der Region und/oder Dritter zurückzugreifen?
3. Wie hoch war das im ursprünglichen Projekt der A22 vorgeschlagene Mindestumsatzvolumen und welche zentralen Verhandlungselemente mit der Regierung haben zum jetzt vorgesehenen Volumen geführt?
4. Wie ist die Brennerautobahngesellschaft bei der Ausarbeitung des Vorschlages einer Projektfinanzierung vorgegangen, sprich hat sie hierfür eigene Ressourcen durch eine interne Umstrukturierung genutzt oder auf eine externe Beratung durch Planungsstudios oder Experten auf diesem Gebiet gesetzt?
5. Welche strategischen Vorgaben hat die Region der Brennerautobahngesellschaft bei der Ausarbeitung des dem Staat vorgelegten Projektfinanzierungsvorschlags erteilt und sind Messwerte ausgearbeitet worden, um den Grad der Berücksichtigung dieser Vorgaben zu bewerten?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN  
Paul KÖLLENSPERGER  
Alex PLONER  
Franz PLONER  
Maria Elisabeth RIEDER