cr_taas-29/09/2026-0003031-A

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, 28 settembre 2026

Interrogazione n. 236 /XVII
Parere ART n. 60/2026 sulla concessione A22 e conseguenze per la partecipazione regionale in Autostrada del Brennero S.p.A.

la Regione autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol detiene il 32,2893% del capitale di Autostrada del Brennero S.p.A. e ne è il maggiore azionista;

la concessione della tratta A22 Brennero–Modena è scaduta il 30 aprile 2014 e la società ne prosegue la gestione nelle more dell'individuazione del nuovo concessionario;

il 16 settembre 2026 l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Parere n. 60/2026, previsto dall'articolo 2-bis del decreto-legge n. 32/2026, sullo schema aggiornato della nuova concessione, sui relativi allegati e sul Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR), prima della trasmissione dello schema al CIPESS;

il parere esamina una concessione prospettata per cinquant'anni, dal 2026 al 2075, con investimenti in beni reversibili stimati in circa 7,397 miliardi di euro. ART richiede una riformulazione organica dello schema di convenzione affinché siano applicati con chiarezza il sistema tariffario, i criteri di efficienza e la corretta allocazione del rischio operativo in capo al concessionario;

sul piano economico-finanziario, ART rileva che il rendimento previsto per il capitale proprio (TIR Equity, 5,46%) è inferiore alla soglia minima della fascia di tolleranza regolatoria (5,81%) e chiede di ricalibrare le assunzioni del PEF/PFR, salvaguardando la sostenibilità finanziaria e tariffaria e l'originaria allocazione del rischio operativo;

l'Autorità segnala inoltre che gli indicatori di copertura del debito, pur complessivamente in linea con le soglie di riferimento, presentano margini contenuti negli anni di maggiore esposizione e sono sensibili, tra l'altro, ai tempi degli investimenti, al traffico, ai costi operativi e alle condizioni di finanziamento;

ART raccomanda di valutare una diversa distribuzione nel tempo del recupero tariffario delle somme destinate al Fondo infrastrutture territoriali e al Fondo ferrovia, per evitare variazioni discontinue dei pedaggi, tenendo conto degli effetti sull'equilibrio della concessione. Chiede altresì di correggere il trattamento dei margini delle attività commerciali e di riallineare e rendere verificabili alcuni prospetti e voci del PEF/PFR, comprese le denominazioni dei due fondi;

considerato che la ricalibrazione richiesta può incidere sul capitale proprio necessario, sui rendimenti attesi, sui flussi finanziari e sui tempi degli investimenti, con possibili conseguenze sul valore della partecipazione regionale, sui dividendi attesi e su eventuali futuri impegni della Regione quale azionista; che il rischio operativo della concessione grava sul concessionario, mentre la Regione è esposta, in quanto azionista, ai riflessi economici e patrimoniali delle scelte societarie; e che occorre verificare se le modifiche richieste incidano sui tempi e sulle risorse effettivamente disponibili per le opere territoriali;

Tutto ciò premesso,

si interroga la Giunta regionale per sapere:

1. se l'assemblea degli azionisti di Autostrada del Brennero S.p.A. sia stata informata del Parere ART n. 60/2026 e, in caso affermativo, quando, con quali documenti e con quali valutazioni espresse dal rappresentante della Regione; in caso contrario, se la Regione intenda chiedere che il parere e le sue conseguenze siano esaminati in sede assembleare;

2. se la Giunta o la società abbiano elaborato scenari relativi a un ulteriore allungamento dei tempi di affidamento della nuova concessione e quali effetti prevedano tali scenari sulla gestione in corso, sugli investimenti, sul fabbisogno finanziario e sul valore della partecipazione regionale;

3. se siano state quantificate, anche per scenari alternativi, le conseguenze economico-finanziarie della ricalibrazione del PEF/PFR e delle modifiche allo schema di convenzione richieste da ART, con particolare riferimento al capitale proprio da impegnare, al rendimento atteso, al debito, ai dividendi e ai rischi patrimoniali per la Regione;

4. se siano stati formulati rilievi o richieste di chiarimento circa gli effetti di tali modifiche sull'ammontare, sul calendario di disponibilità e sulla destinazione delle risorse del Fondo infrastrutture territoriali, nonché sulla realizzazione delle opere previste nei territori interessati;

5. quali valutazioni politiche la Giunta abbia compiuto, oltre a quelle tecniche e regolatorie, sulla gestione della concessione da parte del Governo nazionale e quali iniziative intenda assumere presso il Ministero competente, anche alla luce dell'appartenenza delle forze che sostengono la Giunta e il Governo nazionale alla medesima coalizione politica;

6. se la Giunta intenda riferire al Consiglio regionale gli esiti delle interlocuzioni con la società e con il Ministero, mettendo a disposizione le analisi di scenario e le valutazioni economico-finanziarie disponibili, nei limiti delle eventuali esigenze di riservatezza.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

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

CONSIGLIO REGIONALE
DELLA REGIONE AUTONOMA
TRENTINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL

REGIONALRAT
DER AUTONOMEN REGION
TRENTINO-SÜDTIROL/ALTO ADIGE

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2026

Bozen, den 28. September 2026
Prot. Nr. 3031 RegRat
vom 29. September 2026

Nr. 236/XVII

An den
Präsidenten des Regionalrates
Josef Noggler

A N F R A G E

Gutachten der italienischen Transportregulierungsbehörde Nr. 60/2026 zur Konzession der A22 und Folgen für die Region als Anteilseigner der Brennerautobahn AG

Die autonome Region Trentino-Südtirol/Alto Adige hält 32,2893 % des Kapitals der Brennerautobahn AG und ist deren größter Anteilseigner.

Die Konzession für die A22 Brenner-Modena ist am 30. April 2014 abgelaufen und die Aktiengesellschaft führt bis zur Ermittlung des neuen Konzessionsinhabers den Betrieb fort.

Am 16. September 2026 erteilte die Transportregulierungsbehörde dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr ihr von Artikel 2-*bis* des Gesetzesdekrets Nr. 32/2026 vorgesehenes Gutachten Nr. 60/2026 zum aktualisierten Entwurf der neuen Konzession, den dazugehörigen Anlagen, zum Wirtschafts- und Finanzplan und zum Regulierungsfinanzplan, bevor der Entwurf an den CIPESS übermittelt wurde.

Das Gutachten prüfte eine fünfzigjährige Konzession (von 2026 bis 2075) mit Investitionen in anheimfallende Güter im Wert von schätzungsweise rund 7,397 Milliarden Euro. Die Transportregulierungsbehörde forderte eine umfassende Überarbeitung des Konzessionsentwurfs, damit das Tarifsystem, die Effizienzkriterien und die korrekte Zuordnung des Betriebsrisikos zu Lasten des Konzessionsinhabers eindeutig angewendet werden.

Auf wirtschaftlich-finanzieller Ebene stellte die Transportregulierungsbehörde fest, dass die vorgesehene Eigenkapitalrendite (IRR Equity, 5,46 %) unter der Mindestschwelle der gesetzlich vorgesehenen Toleranzspanne (5,81 %) liegt. Daher forderte sie eine Korrektur der Annahmen des Wirtschafts- und Finanzplans sowie des Regulierungsfinanzplans unter Wahrung der finanziellen Tragfähigkeit und der Tarifnachhaltigkeit sowie der ursprünglichen Zuordnung des Betriebsrisikos.

Die Behörde wies ferner darauf hin, dass die Schuldendeckungsindikatoren zwar insgesamt im Rahmen der Referenzschwellen liegen, jedoch in den Jahren der höchsten Inanspruchnahme geringe Margen aufweisen und unter anderem von den Zeitplänen der Investitionen, dem Verkehrsaufkommen, den Betriebskosten und den Finanzierungsbedingungen abhängen.

Die Transportregulierungsbehörde empfahl, eine andere zeitliche Verteilung der Mauteinnahmen zur Deckung der für den regionalen Infrastruktur- und Eisenbahnfonds bestimmten Beträge in Erwägung zu ziehen, um Schwankungen bei den Mauteinnahmen zu vermeiden, wobei die Auswirkungen auf das Gleichgewicht der Konzession zu berücksichtigen sind. Sie forderte außerdem, die Handhabung der Margen aus den kommerziellen Aktivitäten zu korrigieren sowie einige Übersichten und Posten des Wirtschafts- und Finanzplans sowie des Regulierungsfinanzplans, einschließlich der Bezeichnungen der beiden Fonds, neu auszurichten und nachprüfbar zu gestalten.

Die geforderten Korrekturen können sich auf das erforderliche Eigenkapital, die erwarteten Gewinne, die Finanzströme und die Zeitpläne der Investitionen auswirken, was möglicherweise

Folgen für den Wert der regionalen Beteiligung, die erwarteten Dividenden und etwaige zukünftige Verpflichtungen der Region als Aktionärin haben kann. Das Betriebsrisiko der Konzession geht zwar zu Lasten des Konzessionsinhabers, die Region ist jedoch als Aktionärin den wirtschaftlichen und vermögensrechtlichen Auswirkungen der Unternehmensentscheidungen ausgesetzt. Daher muss geprüft werden, ob sich die geforderten Änderungen auf die Zeitpläne und die tatsächlich verfügbaren Mittel für in der Region zu realisierende Projekte auswirken.

Dies vorausgeschickt,

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

1. Wurde die Hauptversammlung der Aktionäre der Brennerautobahn AG über das Gutachten Nr. 60/2026 der Transportregulierungsbehörde informiert? Wenn ja: Wann, anhand welcher Dokumente und mit welchen Bewertungen seitens des Vertreters der Region? Wenn nicht: Wird die Region beantragen, dass das Gutachten und seine Folgen in der Hauptversammlung besprochen werden?
2. Haben die Regionalregierung oder das Unternehmen Szenarien bezüglich einer weiteren Verzögerung bei der Vergabe der neuen Konzession ausgearbeitet? Welche Auswirkungen erwartet man laut diesen Szenarien für den laufenden Autobahnbetrieb, die Investitionen, den Finanzbedarf und den Wert der regionalen Beteiligung?
3. Wurden – auch mit Blick auf die alternativen Szenarien – die wirtschaftlich-finanziellen Folgen der von der Transportregulierungsbehörde geforderten Korrekturen des Wirtschafts- und Finanzplans sowie des Regulierungsfinanzplans und der Änderungen am Konzessionsentwurf quantifiziert, und zwar insbesondere in Bezug auf das einzusetzende Eigenkapital, die erwarteten Gewinne, die Verschuldung, die Dividenden und die vermögensrechtlichen Risiken für die Region?
4. Hat man zu den Auswirkungen dieser Änderungen auf die Höhe, den Zeitplan der Verfügbarkeit und die Zweckbestimmung der Mittel des regionalen Infrastrukturfonds sowie auf die Realisierung von Projekten in den betroffenen Gebieten Beobachtungen vorgebracht oder Anfragen gestellt?
5. Wie bewertet die Regionalregierung – über die technischen und gesetzlichen Aspekte hinaus – die Handhabung der Konzession seitens der Regierung politisch? Welche Initiativen gedenkt sie beim zuständigen Ministerium zu ergreifen, auch vor dem Hintergrund, dass die Parteien der Regionalregierung und der staatlichen Regierung derselben politischen Koalition angehören?
6. Wird die Regionalregierung dem Regionalrat über die Ergebnisse der Unterredungen mit der Gesellschaft und dem Ministerium berichten? Wird sie dabei die verfügbaren Szenarioanalysen und wirtschaftlich-finanziellen Bewertungen – vorbehaltlich etwaiger Geheimhaltungserfordernisse – zur Verfügung stellen?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Paul Köllensperger
Maria Elisabeth Rieder
Alex Ploner
Franz Ploner