



**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, 16 ottobre 2025

**Interrogazione n. 179 /XVII**

**Contenziosi su mancati adeguamenti tariffari che coinvolgono la società Autostrada del Brennero S.p.A.**

La società Autostrada del Brennero S.p.A. (Autobrennero) è tenuta, ai sensi dell'[Art. 21, comma 5 del D.L. n. 355/2003 e successive modifiche](#), a formulare al concedente (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) la proposta di variazioni tariffarie entro il 15 ottobre di ogni anno, da applicare a partire dal 1° gennaio successivo.

La relazione sulla gestione 2024 della Società evidenzia che, successivamente al 30 aprile 2014 (data di scadenza della concessione), l'aggiornamento tariffario non è mai stato riconosciuto, ovvero è sempre stato pari allo 0,00%, con l'unica eccezione dell'anno 2018. b

Autobrennero ha progressivamente impugnato tutti i Decreti Interministeriali che hanno negato l'adeguamento tariffario. Le variazioni tariffarie richieste e quelle accordate per il periodo 2020-2023, oggetto parziale della presente interrogazione, sono state le seguenti:

Anno	Variazione tariffaria richiesta	Variazione tariffaria accordata
2020	1,15%	0,00%
2021	0,50%	0,00%
2022	1,52%	0,00%
2023	4,28%	0,00%

È importante notare che Autobrennero ha ottenuto sentenze favorevoli passate in giudicato per gli adeguamenti tariffari relativi agli anni 2015, 2016, 2017 e 2020. Tali sentenze hanno accolto i ricorsi, annullato i Decreti Interministeriali di diniego e accertato il diritto della Società all'adeguamento tariffario. In particolare, per gli anni 2017 e 2020, il T.A.R. Lazio ha precisato che l'adeguamento non può essere subordinato o sospeso a causa del mancato deposito o della pendenza della procedura di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) transitorio.

I giudizi ancora pendenti avanti al T.A.R. Lazio per i mancati adeguamenti tariffari relativi al periodo 2020-2023 (e oltre) sono:

- Anno 2021 (R.G. n. 3145/2021);
- Anno 2022 (R.G. n. 2250/2022);
- Anno 2023 (R.G. n. 4713/2023);

Anno 2024 (R.G. n. 3283/2024) e Anno 2025 (R.G. 4147/2025).

Tuttavia, la relazione 2024 evidenzia che il D.L. 89/2024, modificato dalla legge di conversione n. 120/2024 (8 agosto 2024), e l'atto aggiuntivo stipulato il 27 dicembre 2024, prevedono che il Concessionario debba rinunciare ai contenziosi pendenti inerenti gli adeguamenti tariffari per gli anni

2019, 2021, 2022, 2023 e 2024, in conformità al nuovo quadro normativo.

In data 14 ottobre 2025, la Corte Costituzionale ha depositato la [Sentenza n. 147](#). Tale sentenza ha dichiarato costituzionalmente illegittime le disposizioni che avevano rinviato i termini per l'adeguamento dei pedaggi autostradali per gli anni 2020, 2021, 2022 e 2023, in attesa dell'aggiornamento dei piani economici finanziari.

La Corte ha ritenuto fondate le questioni di legittimità costituzionale sollevate dal Consiglio di Stato sull'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019 (riferito al 2020) e sull'articolo 13, comma 5, del decreto-legge n. 183 del 2020 (riferito al 2021). La dichiarazione di illegittimità è stata estesa in via conseguenziale alle disposizioni che rinviavano gli adeguamenti anche per gli anni 2022 e 2023.

Secondo la Corte, queste disposizioni sono in contrasto con gli articoli 3, 41 e 97 della Costituzione.

I giudici costituzionali hanno osservato che le norme censurate violano il principio di continuità amministrativa (Art. 97), in quanto le concessioni autostradali hanno natura contrattuale e il procedimento di adeguamento tariffario non può essere inciso unilateralmente, alterando così l'equilibrio contrattuale in senso sfavorevole per una sola delle parti.

L'alterazione dell'equilibrio contrattuale determina inoltre la lesione dell'articolo 41 (libertà d'impresa), poiché lo sbilanciamento irragionevole del rapporto concessionario a favore dell'amministrazione concedente può avere ricadute negative sugli interessi dei concessionari e dell'utenza, compromettendo l'efficienza, la sicurezza, la manutenzione e gli investimenti necessari sull'infrastruttura autostradale. L'esigenza di applicare un nuovo sistema tariffario poteva già essere soddisfatta tramite le delibere CIPE e ART nel frattempo intervenute.

Tutto ciò premesso,

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

1. In che misura la Sentenza n. 147/2025 della Corte Costituzionale possa impattare sui contenziosi in sede amministrativa accesi da Autobrennero per gli anni 2021, 2022 e 2023, anche in considerazione della rinuncia a tali contenziosi dichiarata dal Concessionario nell'ambito dell'atto aggiuntivo del 27 dicembre 2024, come previsto dal D. L. 89/2024 e dalla legge di conversione n. 120/2024.
2. Quale sia la stima in termini monetari dei mancati introiti derivanti dai mancati adeguamenti tariffari per Autobrennero dal 2020 al 2023, sapendo che le variazioni richieste e non accordate ammontano complessivamente al 7,45%.
3. Se la Giunta disponga di dati o analisi al riguardo, poiché i documenti societari forniti indicano solo le percentuali richieste.
4. Se e in che modo sia stato valutato il potenziale traffico indotto sull'asse autostradale A22 derivante dalla convenienza economica dovuta al mancato adeguamento tariffario e al mantenimento del pedaggio a valori inferiori rispetto a quelli attesi dal 2020 al 2023.
5. Se e come i mancati introiti hanno inciso sulla capacità di investimento ed hanno avuto ricadute sull'efficienza e la sicurezza dell'infrastruttura.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

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



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

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Bozen, den 16. Oktober 2025  
Prot. Nr. 3591 RegRat

**Nr. 179/XVII**

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Roberto Paccher

### A N F R A G E

#### Rechtsstreitigkeiten wegen nicht erfolgter Anpassung der Mautgebühren der Brennerautobahngesellschaft

Die Brennerautobahngesellschaft ist im Sinne des Artikels 21, Absatz 5, des Gesetzesdekretes Nr. 355/2003 in geltender Fassung angehalten, dem Konzessionsgeber (dem Infrastruktur- und Verkehrsministerium) innerhalb 15. Oktober eines jeden Jahres die ab dem nachfolgenden 1. Jänner anzuwendenden Änderungen der Mautgebühren vorzuschlagen.

Aus dem Gebarungsbericht der Gesellschaft des Jahres 2024 geht hervor, dass seit dem 30. April 2014 (dem Ablaufdatum der Konzession) keine Gebührenanpassung mehr zuerkannt wurde, das heißt, sie belief sich durchgehend – mit Ausnahme des Jahres 2018 – auf 0,00 %.

Die Brennerautobahngesellschaft hat in der Folge sämtliche interministeriellen Dekrete angefochten, mit denen die Gebührenanpassung abgelehnt worden ist. Die für den Zeitraum 2020–2023 beantragten und gewährten Gebührenanpassungen, die teilweise Gegenstand dieser Anfrage sind, stellten sich wie folgt dar:

Jahr	Beantragte Gebührenanpassung	Gewährte Gebührenanpassung
2020	1,15%	0,00%
2021	0,50%	0,00%
2022	1,52%	0,00%
2023	4,28%	0,00%

Hervorzuheben ist, dass die Brennerautobahn hinsichtlich der Tarifanpassungen für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2020 rechtskräftige, zu ihren Gunsten ergangene Entscheidungen erwirkt hat. Mit

diesen Entscheidungen wurde den Beschwerden stattgegeben, die ablehnenden interministeriellen Dekrete wurden aufgehoben und der Anspruch der Gesellschaft auf eine Gebührenanpassung anerkannt. Insbesondere hat das Verwaltungsgericht Latium für die Jahre 2017 und 2020 klargestellt, dass die Gebührenanpassung nicht von der fehlenden Hinterlegung oder dem noch anhängigen Verfahren zur Aktualisierung des Wirtschafts- und Finanzplans abhängig gemacht oder ausgesetzt werden kann.

Derzeit sind noch die nachstehend angeführten Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Latium wegen der nicht erfolgten Gebührenanpassungen für den Zeitraum 2020-2023 (und darüber hinaus) anhängig:

- Jahr 2021 (A.R. Nr. 3145/2021);
- Jahr 2022 (A.R. Nr. 2250/2022);
- Jahr 2023 (A.R. Nr. 4713/2023);
- Jahr 2024 (A.R. Nr. 3283/2024) und Jahr 2025 (A.R. Nr. 4147/2025).

Allerdings wird im Bericht 2024 darauf hingewiesen, dass das Gesetzesdekret Nr. 89/2024, das mit Änderungen in das Gesetz Nr. 120 vom 8. August 2024 umgewandelt worden ist, sowie der am 27. Dezember 2024 unterzeichnete Zusatzakt vorsehen, dass der Konzessionsnehmer im Einklang mit dem neuen Rechtsrahmen auf die noch anhängigen Verfahren betreffend die Gebührenanpassungen für die Jahre 2019, 2021, 2022, 2023 und 2024 verzichten muss.

Am 14. Oktober 2025 hat das Verfassungsgericht das Urteil Nr. 147 hinterlegt. Darin wurden die Bestimmungen für verfassungswidrig erklärt, die die Fristen für die Anpassung der Autobahnmautsätze für die Jahre 2020, 2021, 2022 und 2023 bis zur Aktualisierung der Wirtschafts- und Finanzpläne aufgeschoben hatten.

Der Verfassungsgerichtshof hat die vom Staatsrat aufgeworfenen Fragen der Verfassungsmäßigkeit zu Artikel 13, Absatz 3, des Gesetzesdekrets Nr. 162/2019 (bezogen auf das Jahr 2020) sowie zu Artikel 13, Absatz 5, des Gesetzesdekrets Nr. 183/2020 (bezogen auf das Jahr 2021) für begründet erachtet. Die Verfassungswidrigkeit wurde demnach auch für jene Bestimmungen erklärt, die die Gebührenanpassungen für die Jahre 2022 und 2023 aufgeschoben hatten.

Laut Ansicht des Verfassungsgerichtshofes stehen diese Bestimmungen im Widerspruch zu den Artikeln 3, 41 und 97 der Verfassung.

Die Verfassungsrichter haben hervorgehoben, dass die beanstandeten Bestimmungen den Grundsatz der Kontinuität der Verwaltungstätigkeit (Art. 97) verletzen, weil Autobahnkonzessionen vertraglichen Charakter haben und das Verfahren zur Gebührenanpassung nicht einseitig eingeschränkt oder abgeändert werden kann; dies würde das vertragliche Gleichgewicht zu Ungunsten einer Partei verschieben.

Die Verschiebung des vertraglichen Gleichgewichts bewirkt darüber hinaus eine Verletzung von Artikel 41 (Freiheit der Unternehmer), weil sich ein unverhältnismäßiges Ungleichgewicht des Konzessionsverhältnisses zugunsten der konzessionsgebenden Verwaltung negativ auf die Interessen der Konzessionsgesellschaften als auch der Nutzer auswirken kann und die Effizienz, Sicherheit und Instandhaltung sowie die notwendigen Investitionen in die Autobahninfrastruktur gefährdet.

Dem Bedürfnis, ein neues Tarifsystem zur Anwendung zu bringen, hätte zudem bereits durch die zwischenzeitlich erlassenen Beschlüsse des CIPE (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung) und der ART (Italienische Regulierungsbehörde für den Verkehrssektor) entsprochen werden können.

Dies vorausgeschickt,

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

1. In welchem Ausmaß kann das Urteil des Verfassungsgerichtshofs Nr. 147/2025 die von der Brennerautobahn für die Jahre 2021, 2022 und 2023 vor dem Verwaltungsgericht angestrengten Streitverfahren beeinflussen? Dies auch angesichts des vom Konzessionsnehmer entsprechend den Vorgaben des Gesetzesdekretes Nr. 89/2024 und des entsprechenden Umwandlungsgesetzes Nr. 120/2024 im Rahmen des Zusatzaktes vom 27. Dezember 2024 erklärten Verzichts auf diese Verfahren.
2. Auf welchen Betrag werden die Einnahmenausfälle der Brennerautobahn aufgrund der im Zeitraum 2020-2023 beantragten und nicht gewährten Gebührenanpassungen geschätzt? Bekanntermaßen belaufen sich diese auf insgesamt 7,45 %.
3. Verfügt die Regionalregierung über entsprechende Daten oder Analysen, da in den von der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Unterlagen lediglich die beantragten Prozentsätze aufscheinen?
4. Ob - und falls ja, wie – bewertet wurde, wieviel zusätzlicher Verkehr auf der A22 aufgrund der wirtschaftlichen Attraktivität der Mautgebühren entstanden ist, insbesondere vor dem Hintergrund der unterbliebenen Gebührenanpassung und der Beibehaltung der Maut in einem unter dem für den Zeitraum 2020–2023 angenommenen Ausmaß?
5. Ob – und falls ja, inwieweit – die Mindereinnahmen den Finanzierungsspielraum für Investitionen beeinträchtigt oder sich auf die Effizienz und Sicherheit der Autobahninfrastruktur ausgewirkt haben?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN  
Paul Köllensperger  
Maria Elisabeth Rieder  
Alex Ploner  
Franz Ploner