

Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

CONSIGLIO REGIONALE REGIONALRAT
19 FEB. 2025
PROT. N. 701

Trento, 19 febbraio 2025

III.mo Signor
Roberto Paccher
Presidente del Consiglio regionale
SEDE

ORDINE DEL GIORNO n. 2

IN MERITO AL DIBATTITO DI ATTUALITÀ AVENTE AD OGGETTO IL RINNOVO DELLA CONCESSIONE DELL'AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22

Il 3 gennaio 2025 era pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il bando di gara relativo all'affidamento in concessione dell'autostrada A22 Brennero Modena; bando di gara Europea redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il contenuto del bando era accolto con grande soddisfazione dalle maggioranze bi-provinciali come passo cruciale per l'effettiva aggiudicazione della concessione da parte di Autobrennero Spa. Un momento cruciale giunto praticamente allo spirare del tempo utile, all'esito di una delicata e complessa trattativa pluriennale fra Autobrennero Spa, i soci pubblici che la costituiscono e fra questi, in particolare, le presidenze delle due Province autonome e della Regione Trentino - Alto Adige /Südtirol e lo Stato.

Una lunga trattativa che al contempo ha visto fra le poste impegnate anche l'annosa (non certo secondaria) questione dei cd extraprofitti e del cd fondo ferrovia. Quella importante riserva finanziaria di Autobrennero Spa, costituita da utili esenti da tassazione (per l'85% risorse dei soci pubblici territoriali, di cui per il 90% esito della componente fiscale riferibile alle Province autonome) accantonati grazie alla provvida capacità di visione delle Istituzioni dell'Autonomia trentino-sudtirolese e della Delegazione parlamentare, che ha concordato (art 55, co. 13, L 449/1997) con il Governo una specifica norma nella legge finanziaria statale, per concorrere a finanziare la storica opera del tunnel del Brennero e le altre opere connesse con il nuovo asse ferroviario Brennero-Verona, parte fondamentale del Corridoio Transeuropeo, TEN-T1. Una trattativa conclusa con un accordo sugli extraprofitti che priva la Società Autostrada del Brennero Spa di quasi tutto il patrimonio accantonato nel tempo devoluto allo Stato con precise scadenze definite per legge.



Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

Da quel 3 gennaio ad oggi, tuttavia, si sono susseguite sui media locali e nazionali una serie di notizie e dichiarazioni provenienti dai soggetti coinvolti che hanno generato una sempre più crescente preoccupazione rispetto al contenuto stesso del bando di gara e alla conseguente possibilità che questo fondamentale corridoio autostradale possa vedere un rinnovo della concessione, da un lato, senza subire ritardi ed aggravì procedurali che ne compromettano l'efficienza e la qualità, da altro lato, rimanendo al contempo uno dei simboli e strumenti virtuosi della nostra Autonomia.

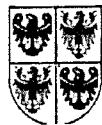
In primo luogo, con riferimento ai contenuti giuridici del bando stesso, ha destato allarme la presentazione di tre ricorsi alla giustizia amministrativa. Due ricorsi presentati da Adusbef e soprattutto da AISCAT che censurano asserite violazioni di legge. Da un lato, con riferimento alla previsione del diritto prelazione a favore di A22 Spa, ritenendo tale istituto, contrario alla normativa comunitaria che a loro dire violerebbe il principio della libera concorrenza. Da altro lato, con riferimento al sistema delle tariffe previsto dal bando di gara i ricorrenti sostengono che ne determinerebbe una violazione oltreché del principio della concorrenza anche della giusta remunerazione dell'attività imprenditoriale svolta dalla futura concessionaria, essendo la tariffa autostradale, così determinata dall'ART (Autorità di Regolamentazione dei Trasporti), gravemente lesiva del giusto profitto che deve conseguire ad ogni attività imprenditoriale. Il terzo ricorso è stato invece presentato dalla stessa Autobrennero Spa e si fonderebbe sulla illegittimità della pretesa dichiarazione, prevista a pena di esclusione dalla partecipazione alla gara, a rinunciare a qualsivoglia indennizzo nel caso in cui l'istituto della prelazione fosse dichiarato incompatibile con la normativa eurocomunitaria.

Ricorsi questi preceduti e accompagnati da pubbliche prese di posizione molto critiche come quella della stessa AISCAT (consorzio che raggruppa tutte le Società concessionarie autostradale ad eccezione di A22 Spa da poco uscita dal consorzio stesso) cui è seguita la replica dei soci pubblici di Autobrennero Spa riportate da Il Sole 24 ore che danno conto di come al netto controversa procedura ad evidenza pubblica pubblicata dal Ministero gravino ed incombaro sul rinnovo della concessione della A22 enormi interessi politico-economici che realisticamente poco si conciliano con l'interesse pubblico, in particolare, rappresentato dagli enti territoriali. Enti esponenziali degli interessi generali delle loro comunità, che l'A22 l'hanno voluta, costituendo la Società, costruendo e gestendo l'autostrada come strumento essenziale per lo sviluppo socioeconomico regionale, come anche dell'intero Paese, nell'ambito delle relazioni transfrontaliere europee.

Come se ciò non bastasse, ad acuire le criticità e le complessità concorrono altri temi di cui la stampa ha dato via via notizia.

Per un verso, come dichiarato dallo stesso Presidente della Regione l'evidenza del fatto che la realizzazione del Piano Economico Finanziario alla base della finanza di progetto con riferimento alla mole di investimenti escluderà per l'aggiudicante dividendi per i Soci per l'intero arco dei 50 anni, in quanto prevalentemente destinati ai nuovi imponenti investimenti previsti dalla nuova concessione.

Per altro verso, la difficoltà di individuare dei *partners* per Autobrennero Spa necessari per soddisfare le condizioni economico-finanziarie per partecipare alla manifestazione di



Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

interesse e poi alla gara e che successivamente dovranno essere parte della società di scopo, vera aggiudicataria della nuova concessione. Ed infatti, alla notizia di un *partner* privato che – ancora per notizie di stampa nazionale di fine gennaio 2025 – avrebbe presentato una procedura di composizione negoziata per la soluzione della crisi d'impresa (fatto che ne attesterebbe una sofferenza societaria), si è susseguita l'estemporanea possibilità di coinvolgimento di un *partner* pubblico come Alperia ed uno sostanzialmente pubblico come Dolomiti Energia. Proposte ultime che sarebbero state accolte dagli stessi vertici di queste società con eufemistica fredda prudenza. Con l'evidenza logica, a meno di 10 giorni dalla scadenza del termine per la presentazione della manifestazione di interessi, di non disporre di alcuna informazione utile a comprendere non solo quali *partners* effettivamente vi saranno ma se Autobrennero Spa sarà o meno in grado di presentare la stessa manifestazione di interesse.

Né, d'altra parte potranno esser ignorate le notizie che darebbero conto dell'esser imminente la presentazione di manifestazioni di interessi di almeno due ulteriori importanti *players*. E rispetto a questi (ASPI Autostrade per l'Italia Spa e A4 – Serenissima) se fossero confermate le notizie, ciò di per sé imporrebbe alcuni ulteriori interrogativi vista la proprietà e la riconducibilità delle loro *governance*.

Ebbene, quanto sta accadendo impone urgenti riflessioni sia sulla gestione politica di questa delicatissima vicenda sia sulle scelte della *governance* di Autobrennero Spa che hanno riposto nel modello della finanza di progetto il faro guida che li ha orientati nella delicatissima *querelle* della scadenza della concessione autostradale della A22. Ciò anche e soprattutto laddove si prenda atto del fatto che i Consigli provinciali ed il Consiglio Regionale sono rimasti estromessi anche solo dalla possibilità di essere costantemente informati. In nome, ancora una volta, di un malinteso perché enfatizzato principio di riservatezza rispetto a scelte che seppur tecniche hanno sempre avuto in via ulteriore, come diversamente non potrebbe essere, una natura politica vera e propria rispetto alla quale i soci pubblici che detengono ampie quote societarie avrebbero meritato di essere aggiornati e che, pertanto, nella partita impegnano, direttamente o indirettamente, risorse finanziarie pubbliche.

Né, infatti, può tacersi del fatto che la scelta di concentrare le energie sul modello della finanza di progetto sia stata escludente quella del cd modello *in-house*. Quel modello di società *in-house* che il Governo bi-provinciale sino al 2018 aveva individuato in via prioritaria come direzione da perseguire per poter confermare, seppur in un difficile contesto politico normativo mutevole ed a geometrie variabili, la gestione pubblica e territoriale di un *asset* di così manifesta pubblica rilevanza anche dal punto di vista strategico per il futuro del nostro territorio e di tutti i territori lungo l'asse del Brennero.

Un modello *in-house* che – nel contesto di un sistema normativo nazionale che lo sosteneva e lo suggeriva come via maestra – avrebbe consentito di evitare il pericoloso cortocircuito cui stiamo assistendo. Un cortocircuito multilivello:

[A] con un bando di gara che dal punto di vista giuridico desta perplessità rispetto alla tenuta complessiva ed alla compatibilità con le fonti comunitarie e che, stante la pendenza



Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

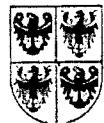
dei ricorsi, ha sancito l'avvio di una lunga stagione di incertezza che mal si concilia con l'ambizione alla creazione del primo *Green Corridor* d'Europa.

[B] Con una società Autobrennero Spa che nel voler partecipare alla manifestazione di interesse, compresa in un modello di finanza di progetto figlio di una deroga normata a "copertura" dal Governo Draghi in un complessivo quadro normativo nazionale che pure avrebbe ancora ad oggi consentito la scelta di un modello *in-house* compatibile peraltro con le normative europee, si presenta con una *partnership* pubblico–privato ancora incerta nell'individuazione dei soggetti partecipanti nel contesto di un *project financing* che già sin d'ora, nel dar conto della assenza di utili per i prossimi 50 anni, di per sé non favorisce la partecipazione dei privati stessi. D'altra parte, la legge n. 156/21 che ha convertito il D.L. n. 121/21 se ha introdotto la norma che facoltizza il Partenariato Pubblico Privato, tuttavia, non ha abrogato la norma che prevedeva la possibilità di procedere con l'*in-house providing*. E proprio su questo punto, non può essere dimenticato come nella XV Legislatura regional-provinciale (2013-2018) gli enti territoriali avevano costituito una società *in-house*, come previsto dallo stesso Codice dei contratti pubblici (art.5 e 178, d. lgs. 50/2016). Norma statale che consentiva e consente ancora oggi (art.7 d. lgs. 36/2023), in alternativa alla procedura di evidenza pubblica, la costituzione proprio di una Società *in-house* per la gestione della nuova concessione.

Proprio su tale presupposto normativo le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto hanno costituito la Società Autostrade Alto Adriatico Spa che, da ben tre anni, esercita la concessione autostradale per 30 anni nella tratta Venezia-Trieste.

Ed il tutto mentre in territori a noi prossimi, con riferimento ad altre importanti concessioni autostradali alcune Regioni si sono politicamente rese protagoniste di valorizzare modelli *in-house* che, da un lato, come poc'anzi ricordato, hanno già permesso di ottenere la nuova concessione, da altro lato, stanno proprio in questi giorni dando evidenza dell'esser questa la strada maestra per raggiungere l'obiettivo.

A fronte di tale complesse premesse, anche ricordando le sollecitazioni e gli approfondimenti già avanzati dal gruppo consiliare Team K, tra cui l'Ordine del Giorno n. 1/XVI al Disegno di Legge n. 36/2020 in Provincia di Bolzano e l'Interrogazione 83/XVII del gennaio scorso, rimane l'evidenza in ogni caso di un bando che per come è stato formulato è primaria fonte di una marcata incertezza che rischia di trascinare in una lunga fase di stagnazione il rinnovo della concessione ed il cui effetto non potrà che riverberarsi sulla stessa qualità della gestione di A22 con il rischio di enormi disservizi per gli utenti e per i territori stessi, derivanti soprattutto dal rinvio ulteriore di investimenti infrastrutturali essenziali per la sicurezza del traffico, la tutela dell'ambiente, il sistema economico dei territori attraversati e dell'intero Paese. Proprio questa criticità, nell'apparire assorbente ad ogni altro tema, sollecita nell'immediato decisioni politiche condivise. Nell'interesse dei territori bi-provinciali e soprattutto delle nostre comunità che nell'autostrada del Brennero A22 identificano uno dei connotati fisiognomici esemplari che hanno reso, rendono e ci auguriamo possano rendere ancora riconoscibile la nostra Autonomia.



Gruppo consiliare regionale Partito Democratico

Tutto ciò premesso, si impegna la Giunta regionale:

1. A rendersi parte attiva, d'intesa con le Giunte provinciali di Trento e Bolzano, con gli altri attuali soci pubblici di A22 per un dialogo con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riconosciuta l'esistenza delle condizioni di pubblico interesse che consentano la revoca in autotutela del bando di gara stesso.
2. Ad impegnarsi al contempo, d'intesa con i soggetti pubblici sopraelencati, per costituire una società *in-house* che possa divenire concessionaria per la gestione dell'autostrada del Brennero.

de Bertolini
Köllensperger
Foppa
Maestri
Parolari
Repetto
Degasperi
Valduga
Stanchina
Maule
Rieder
Oberkofler
Rohrer
Manica
Malfer
Coppola
Franzoia
Zanella

Trient, den 19. Februar 2025

Herrn
Roberto Paccher
Präsident des Regionalrats

Entschließung Nr. 2

IN BEZUG AUF DIE AKTUELLE DEBATTE ÜBER DIE ERNEUERUNG DER KONZESSION FÜR DIE BRENNERAUTOBAHN A22

Am 3. Jänner 2025 wurde im Gesetzblatt der Republik die Ausschreibung für die Konzession der A22 Autobahn Brenner-Modena veröffentlicht, wobei die Ausschreibung auf europäischer Ebene vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr ausgearbeitet wurde.

Der Inhalt der Ausschreibung wurde von den Mehrheitsparteien beider Provinzen mit großer Zufriedenheit als entscheidender Schritt hin zur tatsächlichen Vergabe der Konzession an die Brennerautobahn AG aufgenommen. Ein Schlüsselmoment, der praktisch am Ende der Frist und als Ergebnis einer heiklen und komplexen mehrjährigen Verhandlung zwischen der Brennerautobahn AG, deren öffentlichen Gesellschafter – darunter insbesondere die beiden Landeshauptleute und der Präsident der Region Trentino-Südtirol – und dem Staat eintrat.

Ein langwieriger Verhandlungsprozess, der zugleich auch die langjährige (und keineswegs unwichtige) Frage der sogenannten „Extragewinne“ und des sogenannten „Eisenbahnfonds“ behandelte. Diese wichtige finanzielle Rücklage der Brennerautobahn AG, die aus steuerbefreiten Gewinnen besteht (zu 85 % aus Mitteln der öffentlichen Gesellschafter, wovon 90 % das Ergebnis der steuerlichen Komponente sind, die den autonomen Provinzen zuzurechnen ist), wurde dank der vorausschauenden Vision der Institutionen der Trentiner und der Südtiroler Autonomie und der Parlamentarischen Delegation gebildet, welche mit der Regierung eine spezielle Bestimmung im staatlichen Haushaltsgesetz vereinbart hat (Art. 55 Abs. 13 Gesetz Nr. 449/1997), um zur Finanzierung des historischen Projekts des Brennerbasistunnels und der anderen damit verbundenen Werke im Zusammenhang mit der neuen Eisenbahnverbindung Brenner-Verona beizutragen, die einen wesentlichen Teil des transeuropäischen Korridors TEN-T1 darstellt. Dieser Verhandlungsprozess wurde mit einer Einigung über die Extragewinne abgeschlossen, die der Brennerautobahn AG fast das sämtliche über die Jahre angesammelte Vermögen entzieht, welches dem Staat mit präzisen, gesetzlich festgelegten Fristen übertragen wird.

Seit jenem 3. Jänner bis heute sind jedoch in den lokalen und nationalen Medien eine Reihe von Nachrichten und Erklärungen der beteiligten Akteure veröffentlicht worden, die eine immer größere Besorgnis über den Inhalt der Ausschreibung und die entsprechende Möglichkeit geweckt haben, dass eine Verlängerung der Konzession für diesen wichtigen Autobahnkorridor stattfinden kann, ohne dass Verzögerungen und verfahrensbedingte Erschwernisse die Effizienz und Qualität beeinträchtigen und gleichzeitig eines der Symbole und Instrumente unserer Autonomie erhalten bleibt.

Im Hinblick auf die rechtlichen Inhalte der Ausschreibung hat zunächst einmal die Einreichung von drei Rekursen vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit Besorgnis erregt. Zwei Klagen wurden von Adusbef und vor allem von AISCAT eingereicht, die vermeintliche Gesetzesverstöße beanstanden. Einerseits in Bezug auf das Vorsehen eines Vorzugsrechts zugunsten der Brennerautobahn AG, da dieses Rechtsinstitut gegen das Gemeinschaftsrecht verstößt und ihrer Meinung nach das Prinzip des freien Wettbewerbs verletzt. Andererseits in Bezug auf das in der Ausschreibung vorgesehene Tarifsystem, das laut den Klägern sowohl das Wettbewerbsprinzip als auch die gerechte Vergütung der unternehmerischen Tätigkeit des zukünftigen Konzessionärs verletzen würde, da die von der ART (Autorità di Regolamentazione dei Trasporti) festgelegte Autobahnmaut erheblich das Recht auf einen fairen Gewinn beeinträchtigt, das jeder unternehmerischen Tätigkeit zustehen sollte. Die dritte Klage wurde von der Brennerautobahn AG selbst eingereicht und stützt sich auf die Unrechtmäßigkeit der geforderten bei sonstigem Ausschluss von der Teilnahme an der Ausschreibung abzugebenden Erklärung, auf jegliche Entschädigung zu verzichten, falls das Vorzugsrecht als mit den EU-Rechtsvorschriften unvereinbar erklärt wird.

Diese Rekurse wurden begleitet und vorangetrieben durch öffentliche Stellungnahmen, die sehr kritisch waren, wie die der AISCAT (dem Konsortium, das alle Autobahngesellschaften außer der Brennerautobahn AG umfasst, die kürzlich das Konsortium verlassen hat). Darauf folgte die Erwiderung der öffentlichen Gesellschafter der Brennerautobahn AG, die in der Zeitung *Il-Sole-24-Ore* veröffentlicht wurde, wobei berichtet wurde, dass trotz des umstrittenen öffentlichen Ausschreibungsverfahrens, das vom Ministerium veröffentlicht wurde, enorme politisch-wirtschaftliche Interessen auf der Verlängerung der Konzession der A22 lasten, die sich realistisch gesehen wenig mit dem öffentlichen Interesse vereinbaren lassen, insbesondere mit dem Interesse der Gebietskörperschaften. Diese Körperschaften vertreten die allgemeinen Interessen ihrer Gemeinschaften, die die A22 gewollt haben, indem sie die Gesellschaft gründeten, die Autobahn gebaut und sie als wesentliches Instrument für die regionale sozioökonomische Entwicklung sowie für das gesamte Land im Rahmen der europäischen grenzüberschreitenden Beziehungen betrieben haben.

Als ob dies nicht schon genug wäre, tragen weitere Themen, über die die Presse in der Folge berichtete, zur Verschärfung der kritischen Aspekte und der Komplexität bei.

Einerseits – wie der Präsident der Region erklärte – die Tatsache, dass die Umsetzung des Wirtschafts- und Finanzplans, der der Projektfinanzierung zugrunde liegt und sich auf das Volumen der Investitionen bezieht, für den Zuschlagnehmer Dividenden für die Gesellschafter über den gesamten Zeitraum von 50 Jahren ausschließen wird, da diese hauptsächlich den neuen umfangreichen Investitionen zugewiesen werden, die in der neuen Konzession vorgesehen sind.

Andererseits besteht die Schwierigkeit, geeignete Partner für die Brennerautobahn AG zu finden, die notwendig sind, um die wirtschaftlich-finanziellen Bedingungen für die Teilnahme an der Interessenbekundung und später an der Ausschreibung zu erfüllen und die anschließend Teil der Zweckgesellschaft werden müssen, die tatsächliche Zuschlagnehmerin der neuen Konzession sein wird.

Tatsächlich folgte auf die Nachricht über einen privaten Partner, der – laut nationalen Presseberichten Ende Jänner 2025 – ein Verfahren zur außergerichtlichen Sanierung zur Überwindung der Unternehmenskrise eingeleitet haben soll (ein Umstand, der auf wirtschaftliche Schwierigkeiten des Unternehmens hinweisen würde), die neueste Möglichkeit, einen öffentlichen Partner wie Alperia und einen weitgehend öffentlichen Partner wie Dolomiti Energia einzubeziehen. Letztere Vorschläge wurden von den Führungskräften dieser Unternehmen jedoch mit einer – um es euphemistisch zu sagen – kühlen Zurückhaltung aufgenommen.

Offensichtlich fehlen weniger als zehn Tage vor Ablauf der Frist für die Einreichung der Interessenbekundungen jegliche Informationen, um zu verstehen, welche Partner tatsächlich beteiligt sein werden und ob die Brennerautobahn AG überhaupt in der Lage sein wird, eine Interessenbekundung abzugeben.

Zudem können die Meldungen nicht ignoriert werden, wonach mindestens zwei weitere bedeutende Akteure kurz davor stehen sollen, ihre Interessenbekundungen einzureichen. Sollten sich diese Informationen bezüglich ASPI Autostrade per l'Italia Spa und A4 – Serenissima bestätigen, würden sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse und der Führung dieser Unternehmen weitere Fragen stellen.

Das, was derzeit geschieht, erfordert dringend Überlegungen sowohl zur politischen Handhabung dieses äußerst sensiblen Themas als auch zu den Entscheidungen betreffend die Governance der Brennerautobahn AG, die das Modell einer Projektfinanzierung als Anhaltspunkt gewählt hat, um sich in der heiklen Frage des Auslaufens der Autobahnkonzession der A22 zu orientieren. Dies gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass die Landtage und der Regionalrat von der Möglichkeit ausgeschlossen wurden, einfach nur regelmäßig informiert zu werden. Erneut wurde im Namen eines missverstandenen, weil überbetonten Vertraulichkeitsprinzips gehandelt, das sich auf Entscheidungen bezieht, die zwar technisch sind, aber immer auch eine regelrecht politische Natur hatten. Es wäre angemessen gewesen, die öffentlichen Gesellschafter, die große Unternehmensanteile halten, auf dem Laufenden zu halten. Schließlich sind bei diesem Vorhaben – direkt oder indirekt – öffentliche Finanzmittel im Spiel.

Ebenso wenig kann verschwiegen werden, dass die Entscheidung, den Fokus auf das Modell der Projektfinanzierung zu legen, das sogenannte In-House-Modell ausgeschlossen hat. Dieses In-House-Modell hatten die Landesregierungen beider Provinzen bis 2018 als vorrangige Richtung festgelegt, um auch in einem schwierigen, sich wandelnden und komplexen politischen und rechtlichen Umfeld die öffentliche und territoriale Verwaltung eines Vermögens von so offensichtlicher öffentlicher Bedeutung auch strategisch für die Zukunft unseres Gebietes und der Gebiete entlang der Brennerachse zu gewährleisten.

Durch dieses In-House-Modell hätte – im Rahmen des italienischen Rechtssystems, das es unterstützte und als Hauptweg empfahl – der gefährliche Kurzschluss vermieden werden können, den wir derzeit erleben. Es handelt sich dabei um einen mehrstufigen Kurzschluss:

- [A] Mit einer Ausschreibung, die aus rechtlicher Sicht hinsichtlich der Gesamtkonformität und der Vereinbarkeit mit den europäischen Vorgaben Bedenken aufwirft. Angesichts der anhängigen Rekurse wurde damit eine lange Phase der Unsicherheit eingeleitet, die schwer mit dem Ziel der Schaffung des ersten *Green Corridor* Europas in Einklang zu bringen ist.
- [B] Mit einer Brennerautobahn AG, die, um an der Interessenbekundung teilzunehmen, in einem Projektfinanzierungsmodell gefangen ist, das auf einer gesetzlich geregelten Ausnahme basiert, die von der Regierung Draghi geschaffen wurde. Dies geschah, obwohl der staatliche gesetzliche Rahmen weiterhin die Wahl eines In-House-Modells erlauben würde, das zudem mit den europäischen Bestimmungen vereinbar ist. Sie tritt mit einer immer noch unklaren öffentlich-privaten Partnerschaft an, wobei die beteiligten Partner in einem Projektfinanzierungsmodell noch nicht feststehen, das bereits jetzt, durch das Fehlen von Gewinnen für die nächsten 50 Jahre, die Beteiligung privater Akteure nicht gerade fördert. Durch das Gesetz Nr. 156/2021 zur Umwandlung des Dekrets Nr. 121/2021 wurde zwar die Bestimmung eingeführt, die eine öffentliche-private Partnerschaft ermöglicht, jedoch nicht die Bestimmung aufgehoben, welche die Möglichkeit einer In-House-Vergabe vorsah. Genau in diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, dass die

Gebietskörperschaften in der XV. Legislaturperiode der Region (2013-2018) eine In-House-Gesellschaft gegründet hatten, wie es im Kodex der öffentlichen Verträge (Art. 5 und 178, GvD Nr. 50/2016) vorgesehen war. Eine staatliche Bestimmung, die es auch heute noch (Art. 7 des GvD Nr. 36/2023) ermöglicht, alternativ zur öffentlichen Ausschreibung eine In-House-Gesellschaft zur Verwaltung der neuen Konzession zu gründen.

Auf dieser rechtlichen Grundlage haben die Regionen Friaul-Julisch Venetien und Venetien nämlich die Società Autostrade Alto Adriatico Spa gegründet, die seit drei Jahren die Autobahnkonzession für die Strecke Venedig-Triest für 30 Jahre inne hat.

Und das alles, während in unseren Nachbargebieten einige Regionen in Bezug auf andere wichtige Autobahnkonzessionen politisch die Führung übernommen haben, indem sie In-House-Modelle genutzt haben, die einerseits, wie oben erwähnt, bereits den Erhalt der neuen Konzession ermöglicht haben, und andererseits gerade jetzt zeigen, dass dies der beste Weg ist, um das Ziel zu erreichen.

Vor diesem komplexen Hintergrund bleibt – auch angesichts der bereits vom Team K vorgebrachten Anfragen und Vertiefungen, darunter der Tagesordnungsantrag Nr. 1/XVI zum Gesetzentwurf Nr. 36/2020 in der Provinz Bozen und die Anfrage Nr. 83/XVII im Jänner dieses Jahres – die Tatsache, dass die Ausschreibung in ihrer jetzigen Form die primäre Quelle einer ausgeprägten Unsicherheit darstellt. Diese droht, die Erneuerung der Konzession in eine lange Phase der Stagnation zu ziehen, was sich negativ auf die Qualität des Führungs der A22 auswirken könnte, mit dem Risiko erheblicher Beeinträchtigungen für die Nutzer und die betroffenen Gebiete, die sich vor allem aus dem weiteren Aufschub von Infrastrukturinvestitionen ergeben, die für die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und das Wirtschaftssystem der durchquerten Gebiete und des gesamten Landes unerlässlich sind. Genau dieses Problem, das alle anderen Fragen zu überschatten scheint, erfordert sobald wie möglich gemeinsame politische Entscheidungen im Interesse der beiden Provinzen und vor allem unserer Gemeinschaften, die in der Brennerautobahn A22 eines der beispielhaften Erkennungsmerkmale sehen, die unsere Autonomie prägen und hoffentlich noch prägen werden.

Vor diesem Hintergrund wird die Regionalregierung aufgefordert:

1. sich in Abstimmung mit der Trentiner und der Südtiroler Landesregierung sowie den anderen derzeitigen öffentlichen Gesellschafter der Brennerautobahn AG aktiv für einen Dialog mit dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr einzubringen, da das Bestehen der Bedingungen des öffentlichen Interesses anerkannt wurde, welche den Widerruf der Ausschreibung im Selbstschutzweg gestatten.
2. sich gleichzeitig in Abstimmung mit den oben genannten öffentlichen Gesellschaftern dafür einzusetzen, eine In-House-Gesellschaft zu gründen, die die Konzession für die Führung der Brennerautobahn übernehmen kann.

de Bertolini
Köllensperger
Foppa
Maestri
Parolari
Repetto
Degasperi
Valduga
Stanchina

Maule
Rieder
Oberkofler
Rohrer
Manica
Malfer
Coppola
Franzoia
Zanella