



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

XVI Legislatura – 2021

Bolzano, 16 dicembre 2021  
prot. n. 4492/2.9.1-2021-46 Cons.reg.  
del 21.12.2021

**N. 113/XVI**

Al  
Presidente del Consiglio regionale  
Josef Noggler

---

## INTERROGAZIONE

### **A22: azionisti privati contro la finanza di progetto? E altre questioni in sospeso**

Ancora prima dell'adozione del decreto infrastrutture, avvenuta a fine novembre 2021, il Team K in un'interrogazione (n. 93 del 29 luglio 2021) rivolta al Presidente del Consiglio regionale ha chiesto informazioni precise sui passi compiuti da parte della Giunta regionale in merito all'ordine del giorno del Team K sul disegno di legge regionale 36/2020, approvato a larghissima maggioranza, in cui si chiedeva di fare tutto il possibile per evitare di sottoporre gli azionisti pubblici dell'A22 al rischio di una gara a livello europeo per l'assegnazione di una nuova concessione dell'autostrada del Brennero, di cui la Regione Trentino Alto-Adige e le due Province autonome di Bolzano e Trento detengono una quota ben superiore al 50%. Già allora erano sempre più evidenti i segni di una forte resistenza da parte degli azionisti privati, ma all'epoca non era prevedibile che questa minoranza che detiene una quota societaria inferiore al 15 per cento avesse potuto portare avanti un'azione così concertata e condivisa.

Dopo 5 (!) mesi, l'interrogazione n. 93 è ancora in attesa di una risposta, una chiara violazione del regolamento interno del Consiglio regionale - per non parlare della mancanza di rispetto nei confronti del Consiglio regionale stesso.

È ormai evidente che la Giunta regionale ha cercato di evitare una gara a livello europeo perché temeva che gli azionisti privati si rifiutassero di cedere le proprie quote per poter creare una società in-house esclusivamente pubblica, ricorrendo alla cosiddetta finanza di progetto a favore dell'Autostrada del Brennero SpA ai sensi dell'articolo 183 del decreto legislativo 50/2016. In questo modo si è voluto evitare che un altro gestore diverso dalla società Autostrada del Brennero Spa, espressamente e legalmente autorizzata dal decreto infrastrutture a ricorrere alla finanza di progetto, potesse aggiudicarsi la concessione.

Tuttavia dobbiamo ora, anche sulla base di quanto riportato dai media, riconoscere che un comportamento così esasperato e concertato degli azionisti privati di minoranza sarebbe stato difficilmente prevedibile. La questione è se la prospettiva di una nuova aggiudicazione della concessione per la gestione dell'A22 alla società Autostrada del Brennero SpA continua ad essere a rischio.

Altri interrogativi riguardano la redditività della società in futuro, e i relativi dividendi per le finanze della Regione, visti i costi di concessione e i progetti infrastrutturali previsti.

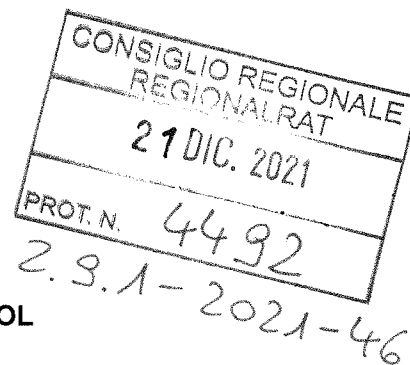
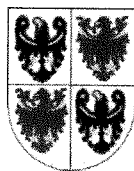
Anche eventuali lavori di manutenzione straordinaria potrebbero rivelarsi problematici. Possiamo vedere dall'esempio del Luegbrücke tra Gries e il lago Brennersee nella parte austriaca dell'autostrada che questo rischio è molto reale. Questo ponte è considerato "tecnicamente morto" perché il cemento armato dopo 50 anni ha raggiunto la fine della sua durata. Si discute persino di ricostruire il ponte o di spostarlo in un tunnel.

**Ciò premesso, si chiede alla Giunta regionale di dare risposta ai seguenti quesiti:**

1. È vero che nell'assemblea degli azionisti del novembre 2021 tutti i restanti azionisti privati di minoranza hanno votato all'unanimità contro la proposta del consiglio di amministrazione della società Autostrada del Brennero SpA, che voleva avviare il ripristino di una concessione decaduta da più di 7 (!) anni attraverso la mossa legalmente consentita della finanza di progetto?
2. È vero che c'è una “diffida” da parte degli azionisti privati nei confronti della direzione per l'avvio della finanza di progetto? Se sì, sono stati presi ulteriori provvedimenti?
3. Se è così, perché il comunicato stampa ufficiale della società non menzionava una così chiara divisione tra azionisti pubblici e privati?
4. Il rifiuto degli azionisti privati ha comportato la fine della finanza di progetto?
5. Non appena la notizia sul progetto PPP è stata pubblicata il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Bonaccini, e il Presidente della Provincia di Modena, Tomei, hanno dichiarato di voler iniziare quanto prima i lavori sulla Campogalliano-Sassuolo e sulla Cispadana. Vi è forse un impegno politico da parte della Giunta regionale affinché la finanza di progetto, sotto la direzione della società Autostrada del Brennero SpA, tenga necessariamente conto delle esigenze di collegamento autostradale e infrastrutturale delle altre regioni?
6. Quale progetto sarà principalmente finanziato con il fondo ferrovia?
7. Nel caso di un accordo teoricamente ancora possibile con gli azionisti privati sul prezzo della loro uscita, la creazione di una società in-house esclusivamente pubblica è ancora un obiettivo politico della Giunta regionale, anche se solo di natura subordinata, tanto più che il decreto infrastrutture ha creato i presupposti giuridici per la finanza di progetto?
8. Poiché, secondo le disposizioni di legge del decreto infrastrutture, non è escluso che la concessione trentennale dell'A22 venga affidata ad un altro gestore rispetto a quello attuale, a quanto ammonta la quota del fondo ferrovia da versare entro il 15 dicembre allo Stato da restituire alla società Autostrade del Brennero SpA da parte di un eventuale concessionario subentrante, in quanto il relativo passaggio recita: *“in caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione”*? Esistono già dei calcoli in merito e questi fondi comprendono solo i proventi del fondo ferrovia o anche altre voci di bilancio della società Autostrada del Brennero SpA?
9. È stata versata la prima rata del versamento nel fondo ferrovia allo Stato il 15.12.2021? Il 15.12.2021 si è proceduto *al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato della prima rata del cosiddetto “fondo ferrovia”*?
10. È stata versata la prima rata della concessione (prevista per il 21.12.2021)? Se sì, qual è l'importo?
11. I 430 milioni di “extraprofitti” sono stati versati allo Stato dal 2014 (scadenza della vecchia concessione)?
12. Quanto costerà la concessione alla società Autostrada del Brennero in totale ogni anno?
13. In considerazione del piano finanziario di 6,5 miliardi di euro e dei progetti infrastrutturali associati, a cui si aggiungono i costi di concessione, quali utili annuali prevede la società concessionaria? E quali dividendi prevede la Regione nel 2022, 2023, 2024 e oltre?
14. Sono stati valutati i rischi legati alla manutenzione straordinaria dei numerosi ponti autostradali (esempio Luegbrücke a Gries am Brenner)? Esiste uno studio/un'analisi in merito? Se sì, chi l'ha condotto e con quale risultato? Se no, perché non è stato condotto un tale studio?
15. Qualora si rendano necessari lavori di manutenzione straordinaria o addirittura la costruzione di nuove parti di ponti, chi deve sostenere i costi di questi lavori? Il concessionario o il proprietario?

Ai sensi del Regolamento si richiede risposta scritta.

f.to: I CONSIGLIERI REGIONALI  
Paul KÖLLENSPERGER  
Alex PLONER  
Franz PLONER  
Maria Elisabeth RIEDER



REGIONALRAT TRENINO SÜDTIROL

CONSIGLIO REGIONALE TRENINO ALTO ADIGE

Regionalratsfraktion Team K

XVI Gesetzgebungsperiode – Jahr 2021

Bozen, am 16. Dezember 2021

Zu Händen des Präsidenten des Regionalrats

Dr. Josef Noggler

Anfrage Nr. 113/XVI

## **A22: Privataktionäre gegen Project Finance? und weitere offene Fragen**

Noch vor Verabschiedung des Dekrets *Infrastrutture* Ende November 2021 hat Team K in einer Anfrage an den Präsidenten des Regionalrats (Nr. 93 vom 29. Juli 2021) nach konkreter Auskunft ersucht, welche Schritte die Regionalregierung in Anknüpfung an den mit sehr großer Mehrheit verabschiedeten Tagesordnungspunkt des Team K zum RGE 36/2020 gesetzt habe, wonach alles unternommen werden sollte, um für die öffentlichen Eigentümer der A22 Autobahngesellschaft AG, an der die Region Trentino Südtirol und beide Autonomen Provinzen von Bozen und Trient weit über 50% anteilig halten, das Risiko einer EU Ausschreibung zur Neuvergabe der Betriebskonzession der Brenner-Autobahn so weit als möglich zu vermeiden. Schon damals verdichteten sich nämlich unter anderem die Anzeichen erbitterten Widerstands der privaten Aktionäre. Ob allerdings diese Aktienminderheit von weniger als 15 Prozent zu einer konzertierten und abgestimmten Vorgehensweise führen würde, war bis dahin nicht ersichtlich.

Diese Anfrage Nr. 93 harrt nach 5 (!) Monaten noch immer ihrer Beantwortung durch den Präsidenten des Regionalrats, was einer klaren Verletzung der Geschäftsordnung des Regionalrats entspricht – ganz zu schweigen von der Respektlosigkeit dem Regionalrat gegenüber.

Klar ist mittlerweile, dass die Regionalregierung versucht hat, das Risiko einer EU Ausschreibung aufgrund der befürchteten Weigerung der privaten Aktionäre, ihre Anteile zwecks Schaffung einer rein öffentlichen In-House-Gesellschaft abzutreten, zu umgehen, indem laut Art. 183 des gesetzesvertretenden Dekrets 50/2016 die sogenannte Projektfinanzierung zu Gunsten der A22 Brennerautobahngesellschaft AG zum Tragen kommen sollte, wodurch das Risiko eines Zuschlags der Betriebskonzession an einen anderen Betreiber als die zur Ausarbeitung einer Projektfinanzierung gesetzlich im Dekret "Infrastrutture" eigens ermächtigte A22 Brennerautobahngesellschaft möglichst vermieden werden sollte.

Allerdings muss aus heutiger Sicht der Lage festgestellt werden, dass augenscheinlich und laut übereinstimmenden Medienberichten wohl kaum mit derart erbittertem und abgestimmten Verhalten der privaten Minderheitenaktionäre gerechnet werden konnte. Die Frage ist, ob die Aussichten auf neuerliche Zuschlagserteilung der Betriebskonzession an die A22 Brennerautobahngesellschaft dadurch weiterhin gefährdet sind.

Weitere Fragen betreffen die Profitabilität der Gesellschaft in Zukunft, und damit verbunden die Dividenden für die Kassen der Region, angesichts der Konzessionskosten und der geplanten Infrastrukturprojekte.

Problematisch könnten sich auch eventuelle außerordentliche Instandhaltungsarbeiten erweisen. Wir sehen gerade am Beispiel der Lueg Brücke zwischen Gries und Brennersee im österreichischen Teil der Autobahn, dass dieses Risiko sehr konkret ist. Diese Brücke gilt als „technisch tot“, weil der Stahlbeton nach 50 Jahren sein Lebensende erreicht hat. Dort wird sogar diskutiert, die Brücke neu zu bauen oder in einen Tunnel zu verlegen.

**Dies alles vorausgeschickt, wird die Regionalregierung um die Beantwortung der folgenden Fragen in schriftlicher Form ersucht:**

1. Entspricht es der Wahrheit, dass in der Gesellschafterversammlung im November 2021 alle verbliebenen privaten Minderheitenaktionäre geschlossen gegen den Vorschlag des Vorstands der A22 Autobahngesellschaft AG gestimmt hatten, der die Wiedererlangung einer seit über 7 (!) Jahren verfallenen Konzession über den gesetzlich ermöglichten Schachzug eines Project Financings in die Wege leiten wollte?
2. Stimmt es, dass es seitens der Privataktionäre eine „diffida“ gibt, der Geschäftsführung gegenüber, dieses Project Financing einzuleiten? Wenn ja, wurden weitere Schritte gesetzt?
3. Wenn dem so ist, warum wurde von derartiger klarer Spaltung zwischen öffentlichen und privaten Anteilseignern in der offiziellen Medienmitteilung der Gesellschaft kein Wort erwähnt?
4. Hat die Weigerung der privaten Anteilseigner zur Folge, dass das Project Financing gestorben ist?
5. Der Präsident der Region Emilia Romagna, Bonaccini, sowie des Präsidenten der Provinz Modena, Tomei hatten gleich nach Bekanntwerden der Nachricht um das PPP Projekt von der baldigen Aufnahme der Arbeiten der Campogalliano-Sassuolo und der Cispadana gesprochen. Sind diese Arbeiten geplant? Gibt es vielleicht irgendwelche politischen Zusagen seitens der Regionalregierung, dass das Project Finance unter Federführung der A22 Autobahngesellschaft zwingend die Autobahn- bzw. infrastrukturellen Anknüpfungsbedürfnisse anderer Regionen mitzuberechnen habe?
6. Welches Projekt soll mit dem Fondo Ferrovia hauptsächlich finanziert werden?
7. Für den Fall einer theoretisch immer noch möglichen Einigung mit den Privataktionären über den Preis ihres Ausstiegs, ist die Errichtung einer reinen öffentlichen Inhouse-Gesellschaft noch ein politisches Ziel der Regionalregierung, selbst wenn auch nur untergeordneter Natur, zumal das Dekret „Infrastrutture“ einen eigenen gesetzlichen Weg für ein Project Financing freigemacht hat?
8. Nachdem laut Gesetzesbestimmungen des Dekrets Infrastrutture nicht ausgeschlossen ist, dass ein anderer als die bisherige Betreiberin der A22 Autobahn für die Zuteilung der 30 jährigen Betriebskonzession in Frage kommen könnte, wieviel durch A22 Brennerautobahn aus dem ca. 800 Millionen Euro umfassenden Eisenbahnfonds anteilig und in Raten jeweils zum 15. Dezember dem Staat bereits zu überweisende Mittel müssten seitens eines allfälligen anderen Zuschlagsempfänger an die A22 Autobahngesellschaft rücküberwiesen werden, zumal es im entsprechenden Passus heißt: *“in caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme*

*effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione"?* Gibt es hierzu schon entsprechende Kalkulationen und umfassen diese Mittel nur die Erlöse aus dem Eisenbahnfonds oder auch anderer Bilanzposten der A22 Autobahngesellschaft?

9. Ist die erste Rate der Überweisungen des Fondo Ferrovia an den Staat am 15.12.2021 durchgeführt worden?
10. Ist die Überweisung der ersten Rate der Konzession (vorgesehen für den 21.12.2021) überwiesen worden? Wenn ja, um welchen Betrag handelt es sich?
11. Sind die 430 Mio. an „extra profitto“ seit 2014 (Ablauf der alten Konzession) an den Staat überwiesen worden?
12. Wieviel wird die Konzession insgesamt jährlich der A22 Gesellschaft kosten?
13. In Anbetracht des Finanzplans von 6,5 Mrd. Euro und der damit verbundenen Infrastruktur Projekte, zuzüglich der Konzessionskosten, mit welchen Gewinnen rechnet die Betreibergesellschaft jährlich? Und mit welchen Dividenden plant die Region in den Jahren 2022, 2023, 2024 und darüber hinaus?
14. Sind die Risiken einer außerordentlichen Instandhaltung der zahlreichen Autobahnbrücken abgewogen worden (Beispiel Lueg Brücke nach Gries am Brenner)? Gibt es dazu eine Studie / Analyse? Wenn ja, wer hat diese gemacht und zu welchem Ergebnis kommt diese. Wenn nein, warum wurde so eine Studie nicht gemacht?
15. Sollte es zu außerordentlichen Instandhaltungsarbeiten kommen oder gar zu einem Neubau von Brückenabschnitten, wer muss für die Kosten dieser Arbeiten aufkommen? Der Konzessionär oder der Besitzer?

Gez. Regionalratsabgeordnete

Paul Köllensperger



Alex Ploner



Franz Ploner



Maria Elisabeth Rieder

