



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

XV Legislatura - Anno 2018

Bolzano, 10 agosto 2018
prot. n. 1889 Cons. reg.
del 30 agosto 2018

Al Presidente
del Consiglio regionale

S E D E

M O Z I O N E N. 68/XV

L'impatto del traffico di transito

I dati recenti sul traffico di transito sono allarmanti. Dall'inizio dell'anno hanno attraversato il Brennero circa 60.000 veicoli pesanti in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il che rappresenta un aumento di quasi il 17 per cento. Mentre la politica da anni sta cercando soluzioni, la popolazione che vive lungo l'autostrada del Brennero sta letteralmente soffocando nel traffico.

Inoltre dopo le recenti elezioni politiche in Italia non è più sicuro che i pedaggi autostradali verranno aumentati come era stato promesso, per cui è probabile che la situazione peggiorerà ulteriormente. A ciò si aggiunge il fatto che Italia e Germania sono in ritardo con la realizzazione delle tratte d'accesso al Tunnel di base del Brennero e che, di conseguenza, quando i lavori per il tunnel saranno ultimati nel 2026 non si potrà utilizzare a pieno la sua capacità di assorbire il traffico dell'autostrada.

Il nuovo esecutivo del Land Tirolo ha per questo già elaborato un ampio pacchetto di misure. Anche la Dieta del Tirolo ha approvato all'unanimità il 16 maggio 2018 un "documento trasversale di tutti i partiti" sul tema traffico di transito. In questo si dice:

"La Dieta del Tirolo sostiene gli sforzi intrapresi dall'esecutivo tirolese d'intesa con il governo federale austriaco e i partner della Euregio Tirolo/Alto Adige/Trentino nonché con i membri del progetto iMonitraf per attivarsi nei confronti degli Stati e delle istituzioni dell'Unione europea, affinché promuovano e attuino le seguenti attività e misure di riduzione sostenibile del traffico di transito di mezzi pesanti, con l'obiettivo di introdurre un limite massimo effettivo per i veicoli pesanti attraverso il passo del Brennero:

- pagamento di un pedaggio per i corridoi da Monaco a Verona nell'ambito dell'attuazione a livello nazionale delle direttive UE sui costi infrastrutturali, allo scopo di ottenere tariffe di transito lungo questo percorso che siano almeno in linea con quelle degli altri corridoi alpini.
- la presentazione fattiva di proposte per migliorare la nuova direttiva UE sui costi infrastrutturali, attualmente in fase di elaborazione, tenendo conto delle proposte di ottimizzazione del progetto iMonitraf sulla rete stradale tirolese e sull'intera rete viaria transalpina.
- l'introduzione di un sistema di contingentamento che consenta di far scattare automaticamente il numero chiuso per i transiti in giorni particolarmente critici per il traffico, quando il traffico dei mezzi pesanti non garantisce più la sicurezza stradale e l'approvvigionamento, e l'introduzione di requisiti tecnici e giuridici per un'eventuale automazione del sistema di contingentamento sulle vie di transito.

- una revisione e inasprimento del blocco del traffico in base alla legge austriaca per la protezione dell'aria dalle immissioni inquinanti, per quanto attiene classi di veicoli, classi di merci, periodi di transizione previsti e regolamentazione necessaria per il traffico di origine e di destinazione.
- lo sviluppo di un piano di trasferimento dei carichi fino alla messa in funzione del tunnel di base del Brennero con un aumento di 1,5 NNT nel trasporto merci su rotaia per raggiungere un modal split (rapporto strada-ferrovia) di 50:50 entro il 2027.
- questo a pari passo con l'obbligo di rispettare l'accordo transnazionale relativo all'attivazione di quattro binari sulla linea del Brennero, in particolare la costruzione delle necessarie tratte di accesso al TBB sia in Baviera che in Italia, nonché la costruzione di un'infrastruttura intermodale funzionante per il trasferimento delle unità di carico (terminal).
- impegno per la riorganizzazione del programma di finanziamento dell'UE "Connecting Europe facility" (CEF) relativo all'intera fase di pianificazione, approvazione e costruzione di nuovi collegamenti ferroviari ad alta capacità delle reti transeuropee (TEN core networks), per garantire a stati, regioni e comuni sicurezza nella programmazione delle loro azioni.
- estensione della gestione di EUSALP AG 4 (mobilità e trasporti) da parte del Land Tirolo, messa a disposizione di risorse umane nel settore della pianificazione del traffico".

Questo documento condiviso da tutti i partiti della Dieta del Tirolo conferma la richiesta trasversale di tutti i rappresentanti della Dieta tirolese di adottare finalmente misure efficaci per proteggere i cittadini e ridurre il traffico pesante. E' anche un messaggio chiaro all'Unione europea e alle regioni limitrofe, che finora si sono dimostrate piuttosto scettiche sulle restrizioni al traffico nel Tirolo settentrionale.

Poiché tutte le misure volte a ridurre e trasferire il traffico pesante dalla strada alla rotaia possono avere successo solo se attuate in una strategia transfrontaliera, ma soprattutto congiuntamente e in modo coordinato, è essenziale che il Land del Tirolo, l'Alto Adige e il Trentino collaborino su questo tema.

Il Consiglio provinciale di Bolzano ha per questo approvato a grande maggioranza nella seduta del 5 luglio 2018 la parte deliberativa qui di seguito riportata.

Per questo motivo i sottoscritti invitano

il Consiglio regionale a deliberare quanto segue:

1. Nell'ambito delle sue possibilità legislative il Consiglio regionale si esprime a favore di provvedimenti analoghi a quelli del Land Tirolo per la riduzione e il contingentamento dei mezzi pesanti sull'autostrada del Brennero ovvero interviene presso il Governo per ottenere l'introduzione di detti provvedimenti.
2. Il Consiglio regionale invita la Giunta regionale e le Giunte provinciali di Trento e Bolzano a intensificare i propri sforzi – in collaborazione con l'esecutivo del Land Tirolo e con la popolazione – a livello europeo e italiano, per la riduzione del traffico pesante sull'autostrada del Brennero.
3. Il Consiglio regionale incarica la Giunta regionale e le Giunte provinciali di Trento e Bolzano di adoperarsi ai fini del controllo e del rispetto dei valori soglia, stabiliti per legge, delle emissioni inquinanti e acustiche lungo l'autostrada del Brennero.

f.to: I CONSIGLIERI REGIONALI
Sven Knoll
Myriam Atz Tammerle
Bernhard Zimmerhofer



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE

REGIONALRAT TRENTINO – SÜDTIROL

XV. Legislaturperiode – 2018

Bozen, 10. August 2018
Prot. Nr. 1889 RegRat
vom 30. August 2018

An den Präsidenten
des Regionalrates

Nr. 68/XV

BESCHLUSSANTRAG

Transit-Belastung

Die neuesten Transit-Zahlen sind allarmierend. Seit Jahresbeginn sind bereits knapp 60.000 LKW mehr über den Brenner gedonnert, als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, das ist eine Steigerung von fast 17 Prozent. Während die Politik seit Jahren nach Lösungen sucht, erstickt die Bevölkerung entlang der Brennerautobahn derweilen im Verkehr.

Nach den Neuwahlen in Italien ist es zudem fraglich, ob die zugesicherten Mauterhöhungen kommen werden, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Situation im kommenden Jahr weiter verschärfen wird. Hinzu kommt, dass Italien und Deutschland mit den Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel im Verzug sind und dieser bei Fertigstellung im Jahre 2026 damit nicht die volle Kapazität für die Entlastung der Autobahn ausschöpfen kann.

Die neue Landesregierung im Bundesland Tirol hat daher ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet. Auch der Landtag des Bundeslandes Tirol hat am 16. Mai 2018 einen parteiübergreifenden „Allparteienantrag“ zum Thema Transitverkehr einstimmig genehmigt. Darin heißt es:

„Der Tiroler Landtag unterstützt die Bemühungen der Tiroler Landesregierung in Abstimmung mit der österreichischen Bundesregierung und den Partnerinnen in der Europaregion Tirol - Südtirol - Trentino sowie den Mitgliedern der iMonitraf-Initiative, sich bei den Staaten und Institutionen der Europäischen Union für nachfolgend genannte Maßnahmen und Aktivitäten zur nachhaltigen Reduktion des LKW-Transitverkehrs mit dem Ziel einer faktischen LKW-Obergrenze über den Brennerpass einzusetzen, diese voranzutreiben und umzusetzen:

- Umsetzung einer Korridormaut von München nach Verona im Rahmen der nationalen Umsetzung der geltenden EU Wegekostenrichtlinien mit dem Ziel, eine einheitliche Maut entlang dieser Strecke zu erreichen, welche mindestens im vergleichbaren Ausmaß mit anderen Alpenkorridoren steht.
- Eine aktive Einbringung von Verbesserungsvorschlägen für die derzeit in Ausarbeitung stehende neue EU-Wegekostenrichtlinie unter Berücksichtigung der Optimierungsvorschläge der iMonitraf-Initiative auf dem hochrangigen Tiroler Straßennetz und der gesamten alpenquerenden Verkehrsrouten.
- Die Durchführung von LKW-Dosierungen (Blockabfertigung) an besonders verkehrskritischen Tagen zur Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit im Land sowie die Ausarbeitung von technischen und rechtlichen Voraussetzungen für eine mögliche Automatisierung des Dosiersystems auf den Transitstrecken.

- Eine Evaluierung und Nachschärfung der bestehenden IG-Luft-Fahrverbote in Bezug auf Fahrzeugklassen, Güterklassen und die damit verbundenen Übergangsfristen und erforderlichen Regelungen im Ziel- und Quellverkehr.
- Die Erarbeitung eines Verlagerungsplanes bis zur Inbetriebnahme des BBT unter Maßgabe einer Tonnagesteigerung von 1,5 NNT im Schienengütertransport zur Erreichung eines Modal Splits (Verhältnis Straße- Schiene) von 50:50 bis 2027.
- Damit einhergehend die Forderung zur Einhaltung von transnationalen Abkommen zum viergleisigen Ausbau der Brennerstrecke, in erster Linie die Errichtung der nötigen Zulaufstrecken zum BBT sowohl in Bayern als auch in Italien, genauso wie den Aufbau einer funktionierenden multimodalen Verladeinfrastruktur (Terminals).
- Eintreten für eine Reorganisation des EU-Förderprogrammes „Connecting Europe Facility“ (CEF) über die gesamte Planungs-, Genehmigungs- und Bauphase von neuen hochleistungsfähigen Bahnverbindungen der transeuropäischen Netze (TEN Core Networks) zur finanziellen Planungssicherheit für Nationalstaaten, Regionen und Gemeinden.
- Verlängerung der Leitung der EUSALP AG 4 (Mobilität und Verkehr) durch das Land Tirol, Bereitstellung der personellen Ressourcen im Sachgebiet Verkehrsplanung.“.

Dieser „Allparteiantrag“ des Tiroler Landtages bekräftigt das parteiübergreifende Ansinnen aller im Landtag vertretenen Abgeordneten, endlich wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutze der Bürger und zur Reduzierung des LKW-Verkehrs zu ergreifen. Er ist auch eine deutliche Botschaft an die Europäische Union und die Nachbarregionen, die den Verkehrsbeschränkungen in Nord-Tirol bisher skeptisch gegenüber stehen.

Da sämtliche Maßnahmen zur Reduzierung und Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene nur dann erfolgreich sein können, wenn sie in einer grenzüberschreitenden Strategie, aber vor allem gemeinsam und aufeinander abgestimmt durchgeführt werden, ist es unabdingbar, dass das Bundesland Tirol, Süd-Tirol und das Trentino in dieser Frage zusammenarbeiten.

Der Süd-Tiroler Landtag hat daher den nachfolgend beschließenden Teil in der Sitzung vom 5. Juli 2018 mit großer Mehrheit genehmigt.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den

Antrag:

Der Regionalrat wolle beschließen:

1. Der Regionalrat spricht sich dafür aus, – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – gleichwertige Maßnahmen wie im Bundesland Tirol zur Reduzierung und Kontingentierung der LKW auf der Brennerautobahn zu erlassen bzw. diese bei der italienischen Regierung einzufordern.
2. Der Regionalrat fordert die „Regionalregierung“ und die Landesregierungen von Süd-Tirol und des Trentino auf, weiterhin und hinkünftig noch stärker – in Zusammenarbeit mit der Tiroler Landesregierung und unter Einbindung der Bevölkerung – auf europäischer und italienischer Ebene für eine Reduzierung des LKW-Verkehrs auf der Brennerautobahn einzutreten.
3. Der Regionalrat fordert die „Regionalregierung“ und die Landesregierungen von Süd-Tirol und des Trentino auf, für die Kontrolle und Einhaltung der gesetzlichen Luftschadstoff- und Lärmgrenzwerte entlang der Brennerautobahn Sorge zu tragen.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN
Sven Knoll
Myriam Atz Tammerle
Bernhard Zimmerhofer