



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

XVI Legislatura - Anno 2020

Trento, 3 giugno 2020
prot. n. 1869/2.10-2020-9 Cons. reg.
del 5 giugno 2020

Al Presidente
del Consiglio regionale
S e d e

MOZIONE N. 14/XVI

Per una soluzione condivisa relativamente ai divieti di transito per i TIR attraverso il corridoio del Brennero che finiscono col danneggiare la nostra economia

Il 1° gennaio 2020 ha visto l'entrata in vigore di ulteriori divieti per il settore dell'autotrasporto lungo la A12, in Tirolo, prosecuzione dell'arteria trentino-altoatesina dopo il Brennero. Il dibattito che nei primi mesi dell'anno si era acceso sembrava mettere uno contro l'altro due fronti: quello esclusivamente pro ambiente e quello esclusivamente pro economia. Ma sarebbe riduttivo e semplicistico affrontare il tema in questo modo, come sempre accade quando si frappongono il bianco e il nero. La politica deve trovare, e su questo tema in particolare può farlo con valore nella sua dimensione regionale, la capacità di fare sintesi.

All'interno di una situazione già molto complessa da anni, si è aggiunto anche il disagio provocato dal Covid-19, che ha arrecato anche al settore dell'autotrasporto danni ingentissimi, chiedendo agli autisti sacrifici ancora più pesanti. Infatti, l'autotrasporto di beni di prima necessità non si è mai fermato, anche a livello europeo. In questo contesto, Bruxelles è intervenuta raccomandando a ogni Stato membro di garantire che i mezzi per il trasporto delle merci non subissero ai confini soste oltre un massimo 15 minuti per i necessari controlli Covid; ciononostante nel corso del mese di maggio al Brennero, in direzione Austria, vi sono stati rallentamenti che hanno fatto sostare i mezzi pesanti per ore e ore e con i controlli sanitari applicati ad ogni autista, in certe giornate si sono create code di oltre cinquanta chilometri. Una situazione veramente insostenibile e intollerabile, anche perché ancora una volta vengono mascherate da motivazioni di natura ambientale o sanitaria, quelle che nella pratica si rivelano essere misure contenitive dell'economia trentino-altoatesina e più in generale italiana. È necessario che libera circolazione delle merci e della concorrenza, principi cardine dell'Unione europea, tornino a vigere anche al Brennero.

Oltretutto le attuali limitazioni al transito danneggiano in particolar modo le esportazioni del Trentino-Alto Adige considerando anche il fatto che le esportazioni in partenza dal Tirolo verso i mercati del Nord- e Mitteleuropa non ne subiscono alcuna. I divieti di transito notturni e rispettivo pedaggio autostradale notturno triplo sulla A13 (Brennero-Innsbruck) e i divieti di transito di sabato mattina oltre ad incidere sul costo del trasporto per i prodotti del Trentino-Alto Adige, concentrano il traffico pesante su meno giornate di circolazione e nelle ore diurne aumentandone l'intensità con maggiori disagi per gli altri utilizzatori dell'arteria.

Con questi blocchi, tutti i problemi legati al traffico quali inquinamento, code, rallentamenti, traffico deviato e tutti gli altri disagi, ricadono interamente sull'Italia, e soprattutto sull'Alto Adige.

Trentino e Alto Adige sono accomunati, su questo argomento, non soltanto dal fatto che entrambi sono attraversati dall'autostrada del Brennero, ma anche dal fatto che la cura e la salvaguardia del proprio ambiente, sia per la vivibilità dei propri residenti che in chiave turistica, è fondamentale e al centro delle politiche di ciascuno, ed è pertanto in questa chiave che vanno letti tutti gli interventi volti ad incrementare le politiche di riduzione dagli inquinamenti ambientali, sia per quel che concerne le emissioni di ossidi di azoto, che dal punto di vista acustico.

Accanto a queste considerazioni, d'altro canto, bisogna tener conto che in entrambi i territori vi è un tessuto economico – che fa riferimento non solo al settore della logistica e dell'autotrasporto ma anche all'export di molti prodotti – che innegabilmente sta risentendo in maniera massiccia dell'inasprimento delle limitazioni già in essere, che di fatto violano il principio di libera circolazione delle merci. Su questo tema vi è già stato l'impegno della Conferenza delle Regioni il 25 luglio 2019, quando è stato approvato un ordine del giorno, illustrato peraltro proprio dall'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Provincia autonoma di Bolzano, con cui si chiedeva un impegno del Governo sulle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) e la libera circolazione merci, con particolare riferimento alle “Criticità nella libera circolazione sui corridoi della Rete transeuropea”. Questo disagio crescente delle categorie economiche ci è rappresentato anche attraverso l'appello, che non è possibile ignorare, che arriva dalle Camere di Commercio di Bolzano, di Trento e dell'intero Nord-est quando ci ricordano la pesante diminuzione del numero di imprese regionali di trasporto, mentre le imprese austriache dello stesso settore sono cresciute.

Come già detto, la politica può però fare sintesi di entrambe queste sensibilità, coniugando, come giustamente ha osservato il Presidente della Regione, “crescita e sostenibilità” e inserendo le proprie decisioni all'interno di una pianificazione nel breve, medio e lungo periodo sia in chiave regionale che di Euregio, posto che “ogni misura limitativa deve poggiare su criteri di ragionevolezza”, come ha saggiamente ricordato il Vicepresidente del medesimo organo.

Nel corso dell'ultima seduta del Dreier Landtag, nell'ottobre 2019, è stata approvata una deliberazione che offre una cornice di ampio respiro all'interno di cui muoversi per programmare la filosofia ispiratrice del prossimo decennio: un graduale e progressivo spostamento dalla gomma alla rotaia delle merci che devono attraversare il nostro territorio. Infatti, è quanto mai irrealistico pensare che tutto il traffico merci possa essere dirottato su ferro (anche solo per l'orografia caratteristica dei nostri territori): si tratta di riequilibrare meglio, nel corso di questi anni, le due percentuali che oggi vedono il rapporto gomma/rotaia 72/28%.

Tra le proposte per incentivare il trasferimento gomma/rotaia per parte del tragitto si è anche discusso più volte di uniformare i pedaggi autostradali tra i valichi alpini rendendo meno appetibile la scelta del “tutto gomma”, ma tale ipotesi sembrerebbe impraticabile perché non esiste allo stato attuale disciplina UE che permetta un'azione coercitiva in tal senso. Da uno studio del maggio 2018 del Politecnico di Torino secondo una probabile stima si evince che introducendo un aumento del 40% delle tariffe per i TIR sull'A22, l'88% continuerebbe comunque a transitare su quell'arteria, solo il 2% si sposterebbe su ferrovia e il 10% potrebbe riversarsi sulle strade statali.

L'attuale infrastruttura ferroviaria non permette ad oggi di incrementare i treni merci poiché già attualmente le tracce ferroviarie proponibili per tempo di transito e orari di partenza dai terminali ferroviari sono esaurite. Attraverso il Brennero transitano quasi 15 milioni di tonnellate, ovvero quanti ne transitano attraverso la modernissima galleria ferroviaria del San Gottardo in Svizzera. Inoltre sono saturi anche i terminali per il trasbordo dei mezzi specialmente quello del Quadrante Europa di Verona, ma anche a Monaco o nella Ruhr in Germania. Fin quando non verrà modificata la direttiva europea 92/106 che limita la trazione stradale per poter caricare un mezzo sul treno a non oltre i 100 km effettuati su strada, il terminale di Trento/Roncafort rimarrà inutilizzabile per il trasporto combinato non accompagnato.

Per ridurre il traffico e spostarlo su rotaia, quindi, è innanzitutto fondamentale continuare gli investimenti sull'intermodalità, con una valorizzazione a breve termine del trasporto accompagnato, che ad oggi presenta una serie di criticità che non lo rendono fruibile in maniera massiva. Tra le motivazioni della scarsa appetibilità dell'intermodalità con ROLA vi è innanzitutto la nota non competitività di tempi e costi rispetto alla gomma, al fatto che la modalità di trasporto accompagnato non permette di capitalizzare le ore in cui l'autista è fermo come pure il trattore stradale, ma anche un aspetto spesso trascurato, come le condizioni di igiene e vivibilità quantomeno scadenti delle carrozze dedicate agli autisti. Sul lungo periodo è invece opportuno investire sul TCNA, trasporto combinato non accompagnato, che sulle lunghe percorrenze è sicuramente una risposta adeguata alle esigenze dell'autotrasporto, benché necessiti di un importante lavoro di organizzazione internazionale.

Vi sono poi altri numerosi investimenti che A22 e le due Province stanno mettendo in campo: il nuovo piano green di A22 della mobilità può far conto su un finanziamento di 20 milioni, di cui 7 destinati alla realizzazione di colonnine di ricarica veloce per le auto elettriche, 2 per la rete di distribuzione del metano e 11 per le centraline di idrogeno, che andranno ad aggiungersi a quella già in funzione di Bolzano sud. È previsto poi l'ampliamento del piano di predisposizione di barriere antirumore, che dagli 85 km attuali diventeranno 180; l'asfalto tradizionale è stato sostituito con quello drenante e fonoassorbente.

Sempre in ottica di diminuzione degli inquinanti, i risultati della sperimentazione nell'ambito del progetto BrennerLEC della riduzione dinamica della velocità hanno evidenziato dati molto confortanti, tra cui:

- 1) ridurre la velocità media dei veicoli leggeri di 14 km/h durante le fasi più critiche per l'inquinamento atmosferico, produce una riduzione delle concentrazioni di NO₂ dell'ordine del 10% a bordo autostrada;
- 2) ridurre la velocità media dei veicoli leggeri di circa 6 km/h riduce le emissioni di CO₂ di circa il 3%. Le sperimentazioni fino ad oggi condotte nel solo tratto di 10 km tra Egna e San Michele hanno fatto risparmiare 680 tonnellate di CO₂;
- 3) una gestione dinamica semi automatica della velocità nei periodi di grande flusso veicolare aiuta a ridurre significativamente tempi di percorrenza e numero di ore di stop & go.

Dalle stazioni di rilevamento nel Tirolo in Austria lungo l'autostrada emerge che le emissioni di NO₂ diminuiscono ogni anno e da tempo sono molto al di sotto dei limiti imposti dalle normative dell'Unione europea. L'unica stazione di rilevamento che ha presentato dei valori superiori al massimo consentito è a Vomp nel Tirolo, che è situata su un tratto in salita e posta a pochi metri dal bordo autostradale all'uscita di una stazione di rifornimento, ma comunque in tutto l'anno 2018, tale sfioramento si è verificato soltanto in 19 giornate e nei mesi invernali.

A fronte di questi dati, è necessaria pertanto una riflessione importante su tutto il traffico, senza continuare a stigmatizzare unicamente il traffico pesante, che non si può più ritenere – numeri alla mano – come la maggior fonte inquinante, considerato che in A22 il 46% di ossidi di azoto deriva dal traffico leggero e il 36% dal traffico pesante, tenuto conto anche dell'importante sforzo di rinnovo del parco mezzi effettuato dalle aziende di autotrasporto trentino-altoatesine.

Senza contare che A22, come già detto, sta investendo anche su innovative barriere antirumore, per ridurre lo stress acustico di coloro che vivono a ridosso dell'autostrada, perché l'inquinamento acustico è anch'esso impattante sull'ecosistema e sulla vivibilità dei territori.

Spesso infatti si tende a pensare unicamente all'inquinamento dovuto alle emissioni di ossido di azoto, ma non si possono trascurare neppure gli impatti dell'inquinamento acustico. È infatti bene ricordare che il trasporto su rotaia non è immune da controindicazioni, anzi: i treni merci, in

particolare quelli della ROLA, a causa della loro configurazione per il trasporto dell'intero autoarticolato e non solo del semirimorchio, sono particolarmente rumorosi.

Il 75% della flotta di vagoni merci europei utilizza ancora dei freni in ghisa, che a contatto con le ruote generano il rumore fastidioso familiare a tutti quelli che vivono o lavorano vicino a una ferrovia.

In Europa, circa 19 milioni di persone sono esposte al rumore generato dal trasporto ferroviario, che supera i 55 decibel (dB). Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), bisognerebbe portare i livelli di rumore prodotti dal traffico ferroviario al di sotto dei 54 dB durante il giorno, e al di sotto dei 44 dB durante la notte. Ad esempio, le misurazioni del rumore lungo il tratto Salorno-Brennero evidenziano notevoli superamenti dei valori limite, soprattutto nelle ore notturne. La causa è da imputare al fatto che anche se il limite notturno è più basso, di notte viaggia un maggior numero di treni merci, i quali sono comunque più rumorosi dei treni passeggeri.

Quindi quando si parla di eco-compatibilità si deve fare attenzione a non sostituire una fonte di inquinamento con un'altra altrettanto dannosa per ambiente e salute.

È inoltre evidente che per massimizzare l'efficienza degli interventi è necessario che le tratte di accesso al tunnel del Brennero sia da nord che da sud vengano realizzate nei tempi previsti e che tutti gli esecutivi si impegnino con tutti i canali ufficiali a porre le basi per creare l'ampliamento a 4 binari del corridoio del Brennero.

Tutto quanto premesso,

**il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige
impegna la Giunta regionale**

- a intraprendere tutte le iniziative possibili per rendere competitivo il trasporto combinato mettendo in atto delle procedure semplificate, dal punto di vista sia dell'accesso che del trasbordo;
- a sollecitare l'organismo preposto al controllo delle condizioni igienico-sanitarie delle carrozze della ROLA destinate ad ospitare gli autisti a verificare con maggiore periodicità lo stato di pulizia e sanificazione;
- a invitare le due Province autonome a valutare se sia possibile prevedere forme di incentivazione per le aziende che si avvalgono del trasporto combinato, in modo da ridurre sensibilmente l'attuale differenza di costo a chilometro con la gomma;
- ad intraprendere con il Governo austriaco le azioni per rendere compatibili tra loro le diverse modalità di tensione sulle linee per la determinazione della potenza di traino lungo nel corridoio del Brennero;
- a potenziare i controlli del traffico in entrata tenendo conto anche della sicurezza strutturale di A22;
- ad incoraggiare l'implementazione della sperimentazione in corso del progetto BrennerLEC, prevedendo la riduzione dinamica della velocità anche per i veicoli leggeri a 100 km/h anziché 130 km/h come è attualmente;
- a sostenere ed intraprendere tutte le iniziative possibili per arrivare a delle politiche omogenee e condivise in materia di trasporto con il vicino Tirolo austriaco, in un'ottica di salvaguardia del principio di libera circolazione delle merci;

- ad incentivare la realizzazione di un corridoio ferroviario a basse emissioni acustiche con la progressiva eliminazione di vagoni vecchi e rumorosi e la progressiva installazione di barriere antirumore;
- ad attivarsi per verificare che RFI, in quanto gestore della rete, applichi quanto previsto dal “Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015 recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici” implementando anche in Italia il sistema di incentivazione e penalizzazione contro il rumore ferroviario;
- a verificare assieme a RFI lo stato di avanzamento delle opere di mitigazione del rumore già previste nonché a verificare una loro rivisitazione e riprogrammazione.

F.TO: I CONSIGLIERI REGIONALI

Vanessa MASÈ

Mattia GOTTARDI

Luca GUGLIELMI



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

XVI. Gesetzgebungsperiode – Jahr 2020

Trient, 3. Juni 2020
Prot. Nr. 1869/2.10-2020-9 RegRat
vom 5. Juni 2020

An den Präsidenten
des Regionalrates

BESCHLUSSANTRAG NR. 14/XVI

*Für eine gemeinsame Lösung der Transitverbote für LKWs auf dem Brenner-Korridor, die unserer
Wirtschaft schaden*

Am 1. Januar 2020 sind in Tirol weitere Verbote für den LKW-Verkehr auf der A12 bzw. auf der Verkehrsader, die die Fortführung der Brennerautobahn darstellt, in Kraft getreten. In den ersten Monaten des Jahres entfachte sich darüber eine Debatte, bei der sich zwei Fronten gegenüberstanden: die ausschließlich umweltorientierte und die ausschließlich wirtschaftsorientierte. Aber es wäre zu einfach und zu oberflächlich, das Thema auf diese Weise anzugehen, wie immer, wenn zwei entgegengesetzte Positionen aufeinandertreffen. Bevor die Politik - besonders in diesem Bereich - handelt, muss sie die Probleme synthetisch analysieren, und gerade die regionale Dimension kommt ihr dabei zugute.

Zu dieser komplexen Situation, die schon seit Jahren andauert, ist der aufgrund von COVID-19 ausgerufene Notstand hinzugekommen, der auch dem Schwerverkehr großen Schaden zugefügt und den LKW-Fahrern noch größere Opfer abverlangt hat. De facto ist der LKW-Warenverkehr für die Grundversorgung nie ausgeblieben, auch nicht auf europäischer Ebene. In diesem Zusammenhang ist auch Brüssel eingeschritten und hat jedem Mitgliedstaat empfohlen, dafür zu sorgen, dass die LKWs an der Grenze Verzögerungen von nicht mehr als 15 Minuten für die notwendigen Covid-Kontrollen in Kauf nehmen; dennoch kam es im Mai am Brenner in Richtung Österreich zu Verzögerungen, die dazu führten, dass die Lastkraftwagen stundenlang anhalten mussten; mit den Gesundheitskontrollen, die bei jedem Fahrer durchgeführt wurden, formte sich an bestimmten Tagen ein Stau von mehr als fünfzig Kilometern. Eine wirklich unhaltbare und unerträgliche Situation, auch weil wieder einmal diese Maßnahmen als Umwelt- oder Gesundheitsmaßnahmen getarnt wurden, sich aber dann in der Praxis als Maßnahmen zur Drosselung der Wirtschaft unserer Region und der italienischen Wirtschaft im Allgemeinen entpuppten. Es ist daher notwendig, dass der freie Warenverkehr und der Wettbewerb, und somit die Grundprinzipien der Europäischen Union, auch am Brennerpass wieder Wirksamkeit erlangen.

Darüber hinaus sind die derzeitigen Transitbeschränkungen besonders nachteilig für die Exporte aus Trentino-Südtirol, während die Exporte aus Tirol in die nord- und mitteleuropäischen Länder überhaupt nicht davon betroffen sind. Die Nachtfahrverbote und der entsprechende dreifache Nachttarif für die Maut auf der A13 (Brenner-Innsbruck) sowie die Transitverbote am Samstagmorgen wirken sich nicht nur auf die Transportkosten für die Produkte unserer Region aus, sondern konzentrieren den Schwerverkehr auf weniger Tage und auf die Tagesstunden, was die

Verkehrsdichte erhöht und zu großen Unannehmlichkeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer führt.

Mit diesen Verboten fallen alle Verkehrsprobleme wie Umweltverschmutzung, Warteschlangen, Verzögerungen, umgeleiteter Verkehr und alle anderen Unannehmlichkeiten voll und ganz auf Italien und insbesondere auf Südtirol zurück.

Das Trentino und Südtirol sind in dieser Frage nicht nur durch die Tatsache vereint, dass sie von der Brennerautobahn durchquert werden, sondern auch durch die Tatsache, dass die Sorge und der Schutz der Umwelt sowohl für die Lebensqualität der Einwohner als auch für den Fremdenverkehr von grundlegender Bedeutung sind und im Zentrum der jeweiligen Landespolitik stehen, weshalb darunter alle Maßnahmen fallen, die auf eine verstärkte Politik zur Verringerung der Umweltverschmutzung abzielen, sowohl was die Stickoxidemissionen als auch was die Lärmbelästigung anbelangt.

Abgesehen von diesen Erwägungen ist andererseits auch zu berücksichtigen, dass das Wirtschaftsgefüge in beiden Gebieten - bezogen nicht nur auf den Logistik- und Straßengüterverkehrssektor, sondern auch auf den Export vieler Produkte -, sehr stark unter der Verschärfung der bestehenden Beschränkungen, die de facto gegen den Grundsatz des freien Warenverkehrs verstoßen, leidet. Zu diesem Thema gab es bereits eine positive Stellungnahme der Konferenz der Regionen am 25. Juli 2019, im Rahmen derer ein Tagesordnungsantrag genehmigt wurde, der unter anderem gerade vom Landesrat für Infrastruktur und Mobilität der Autonomen Provinz Bozen erläutert wurde, mit dem die Regierung verpflichtet wurde, sich für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) und den freien Warenverkehr einzusetzen, insbesondere in Bezug auf die „kritischen Punkte im freien Verkehr auf den Korridoren des transeuropäischen Netzes“. Dieses wachsende Unbehagen der Wirtschaftskategorien zeitigte sich auch im nicht zu überhörenden Appell der Handelskammern von Bozen, Trient und dem gesamten Nordosten, die auf den starken Rückgang der regionalen Transportunternehmen hinwiesen, während die österreichischen Unternehmen im selben Bereich einen Anstieg erfahren haben.

Wie bereits erwähnt, kann die Politik diese beiden Standpunkte auch gemeinsam berücksichtigen, indem sie, wie der Präsident der Region zu Recht bemerkt hat, „Wachstum und Nachhaltigkeit“ miteinander vereint und ihre Entscheidungen in die kurz-, mittel- und langfristige Planung sowohl der Region als auch der Euregio einfließen lässt, da „jede einschränkende Maßnahme auf Kriterien der Angemessenheit beruhen muss“, wie der Vizepräsident desselben Gremiums zu Recht in Erinnerung gerufen hat.

Im Laufe der letzten Sitzung des Dreier-Landtags im Oktober 2019 wurde ein Antrag genehmigt, der einen weitreichenden Rahmen festgelegt hat, innerhalb welchem die Ziele für das nächste Jahrzehnt geplant werden können: eine allmähliche und schrittweise Verlagerung der Güter, die unser Gebiet durchqueren, von der Straße auf die Schiene. Es ist jedoch höchst unrealistisch zu glauben, dass der gesamte Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann (und sei es auch nur wegen der besonderen Orographie unseres Territoriums): es geht darum, die beiden Prozentsätze, die heute das Verhältnis Straße/Schiene ausmachen, also 72% zu 28%, im Laufe der Jahre besser zu verteilen.

Was die Vorschläge zur Förderung der Verlagerung von der Straße auf die Schiene für einen Teil der Strecke betrifft, so wurde auch mehrfach von einer Vereinheitlichung der Autobahngebühren zwischen den Alpenpässen gesprochen, wodurch die Wahl „alles auf Rädern“ weniger attraktiv würde. Doch diese Hypothese erscheint heute nicht praktikabel, da es derzeit keine EU-Regelung gibt, die eine solche Maßnahme zwingend vorsehen würde. Eine Studie, die im Mai 2018 von der Polytechnischen Universität Turin durchgeführt wurde, zeigt nach einer entsprechenden Schätzung, dass bei einer Erhöhung der LKW-Mautgebühren um 40% auf der A22 88% der LKWs weiterhin auf dieser Verkehrsachse durchfahren würden, nur 2% würden auf die Eisenbahn umsteigen und 10% würden die Staatsstraßen benutzen.

Die derzeitige Eisenbahninfrastruktur ermöglicht heute keine Zunahme der Güterzüge, da die zur Verfügung stehenden Zugtrassen, was die Zeiten für den Transit und Abfahrt von den Bahnterminals anbelangt, bereits ausgeschöpft sind. Fast 15 Millionen Tonnen passieren den Brennerpass, das sind so viele wie der moderne Gotthard-Eisenbahntunnel in der Schweiz. Zudem sind auch die Terminals für die Verladung von Fahrzeugen gesättigt, insbesondere der „Quadrante Europa“ in Verona, aber auch die Terminals in München oder im Ruhrgebiet in Deutschland. Solange die europäische Richtlinie Nr. 92/106, die das Trucking auf der Straße zur Verladung eines Fahrzeugs auf den Zug auf maximal 100 km auf der Straße beschränkt, nicht geändert wird, bleibt der Terminal Trento/Roncafort für den unbegleiteten kombinierten Verkehr unbenutzt.

Um den Verkehr zu reduzieren und auf die Schiene zu verlagern, ist es zunächst unerlässlich, weiter in die Intermodalität zu investieren, mit einer kurzfristigen Verstärkung des begleiteten Verkehrs, der bis heute eine Reihe kritischer Punkte aufweist, die ihn nicht ausreichend attraktiv machen. Zu den Gründen für die mangelnde Attraktivität der Intermodalität mit der RoLa gehört vor allem die bekannte Nicht-Wettbewerbsfähigkeit der Zeiten und Kosten im Vergleich zur Straße, die Tatsache, dass man beim Modus des begleiteten Verkehrs die Stunden, in denen der Fahrer nicht fährt, ebenso wenig nutzen kann wie die Zugmaschine, aber auch ein oft vergessener Aspekt, wie die schlechten Hygiene- und Lebensbedingungen auf den Zugwaggons, die den LKW-Fahrern vorbehalten sind. Langfristig ist es jedoch angebracht, in den UKV, den unbegleiteten kombinierten Verkehr, zu investieren, der auf langen Strecken ohne Zweifel eine angemessene Antwort auf die Bedürfnisse des Straßengüterverkehrs darstellt, auch wenn er eine große internationale Organisationsarbeit voraussetzt.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Investitionen, die von der A22 und den beiden Provinzen getätigt werden: Der neue Plan für grüne Mobilität der A22 kann mit einer Finanzierung von 20 Millionen rechnen, davon 7 Millionen für den Bau von Schnellladestationen für Elektroautos, 2 für das Methanverteilungsnetz und 11 für Wasserstofftankstellen, die zu der bereits in Betrieb befindlichen Wasserstofftankstelle in Bozen Süd hinzukommen werden. Es ist auch geplant, den Plan für Lärmschutzwände zu überarbeiten, um ihn von derzeit 85 km auf 180 km auszudehnen; der traditionelle Asphalt wurde durch drainierenden und schallabsorbierenden Asphalt ersetzt.

Auch im Hinblick auf die Reduzierung von Schadstoffen zeigten die Ergebnisse des experimentellen Tests zur dynamischen Geschwindigkeitsbegrenzung des BrennerLec-Projekts sehr zuversichtliche Daten, darunter Folgendes:

1. Die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Leichtfahrzeugen um 14 km/h in den kritischsten Phasen der Luftverschmutzung führt zu einer Verringerung der NOx-Konzentration auf der Autobahn in der Größenordnung von 10 Prozent;
2. Die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Leichtfahrzeugen um etwa 6 km/h reduziert die CO₂-Emissionen um etwa 3 Prozent. Durch die bisherigen Versuche wurden allein auf der 10 km langen Strecke zwischen Neumarkt und San Michele 680 Tonnen CO₂ eingespart.
3. Ein halbautomatisches dynamisches Geschwindigkeitsmanagement in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen trägt dazu bei, dass die Fahrzeit und die Anzahl der Stop&Go-Stunden deutlich reduziert werden können.

Aus den Vermessungsstationen in Tirol entlang der Autobahn geht hervor, dass die NOx-Emissionen jedes Jahr abnehmen und seit langem weit unter den Grenzwerten der EU-Vorschriften liegen. Die einzige Station, die die zulässigen Höchstwerte überschritten hat, befindet sich in Vomp in Tirol und liegt auf einer Steigung nur wenige Meter von der Autobahntrasse an der Ausfahrt einer Tankstelle, wobei auch gesagt werden muss, dass diese Überschreitung im Jahr 2018 nur an 19 Tagen und in den Wintermonaten erfolgte.

Angesichts dieser Daten ist es notwendig, den gesamten Transport einer gründlichen Analyse zu unterziehen, ohne weiterhin nur den Schwerverkehr anzuprangern, der nicht mehr - zahlenmäßig

gesehen - als Hauptverursacher von Schadstoffen angesehen werden kann, da auf der A22 46% der Stickoxide auf den Leichtverkehr und 36% auf den Schwerverkehr zurückzuführen sind, wobei auch die erheblichen Anstrengungen berücksichtigt werden müssen, die die Frächter von Trentino-Südtirol zur Erneuerung ihres Fuhrparks unternommen haben.

Ganz zu schweigen davon, dass die A22, wie bereits erwähnt, auch in innovative Lärmschutzwände investiert, um die akustische Belastung der Anrainer entlang der Autobahn zu verringern, da sich die Lärmbelastung auch auf das Ökosystem und die Lebensqualität der Gebiete auswirkt.

Tatsächlich neigen die Menschen oft dazu, nur an die Verschmutzung durch Stickstoffoxid-Emissionen zu denken, obwohl die Auswirkungen der Lärmbelastung nicht weniger gefährlich sind. Des Weiteren muss noch hinzugefügt werden, dass der Schienenverkehr nicht frei von Nebenwirkungen ist, im Gegenteil: Güterzüge, insbesondere die der RoLa, sind aufgrund ihrer Konfiguration für den Transport des gesamten Sattelzuges, also nicht nur des Sattelanhängers, besonders laut.

75% der europäischen Güterzüge verwenden noch immer Bremsklötze aus Grauguss, die im Kontakt mit den Rädern den lästigen Lärm erzeugen, den jeder kennt, der in der Nähe einer Eisenbahn wohnt oder arbeitet.

In Europa sind rund 19 Millionen Menschen dem durch den Schienenverkehr verursachten Lärm über 55 Dezibel (dB) ausgesetzt. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sollte der Lärmpegel des Schienenverkehrs tagsüber unter 54 dB und nachts unter 44 dB liegen. Lärmmessungen entlang der Trasse Salurn-Brenner zeigen zum Beispiel signifikante Überschreitungen der Grenzwerte, besonders nachts. Dies ist darauf zurückzuführen, dass auch wenn der Grenzwert nachts niedriger ist als tagsüber, nachts mehr Güterzüge fahren, die lauter sind als Personenzüge.

Wenn man von Umweltverträglichkeit spricht, muss darauf geachtet werden, dass eine Verschmutzungsquelle nicht durch eine andere ersetzt wird, die für Umwelt und Gesundheit gleichermaßen schädlich ist.

Klar ist auch, dass es zur Maximierung der Effizienz der Maßnahmen notwendig ist, dass die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel sowohl im Norden als auch im Süden termingerecht fertiggestellt werden und dass sich alle Verantwortlichen mit allen offiziellen Mitteln einsetzen, um den Grundstein für den viergleisigen Ausbau des Brennerkorridors zu legen.

All dies vorausgeschickt,

verpflichtet der Regionalrat von Trentino-Südtirol

die Regionalregierung,

- alle möglichen Schritte zu unternehmen, um den kombinierten Verkehr durch vereinfachte Verfahren sowohl beim Zugang als auch bei der Verladung wettbewerbsfähiger zu machen;
- die zuständige Stelle für die Kontrolle der hygienischen und sanitären Bedingungen der RoLa-Waggons, die die LKW-Fahrer beherbergen, aufzufordern, die Sauberkeit und Hygiene der Waggons regelmäßiger zu überprüfen;
- die beiden Autonomen Provinzen aufzufordern, zu prüfen, ob es möglich ist, Anreize für Unternehmen, die den kombinierten Verkehr nutzen, zu schaffen, um die derzeitige Kostendifferenz pro Kilometer zwischen Straße und Schiene deutlich zu verringern;
- gemeinsam mit der österreichischen Regierung Maßnahmen zu ergreifen, um die verschiedenen Bahnstromsysteme auf den Leitungen für die Bestimmung der Fernschlepplleistung auf dem Brennerkorridor miteinander vereinbar zu machen;
- die Kontrollen der einströmenden Verkehrsflüsse zu verstärken, auch unter Berücksichtigung der strukturellen Sicherheit der A22;

- die Umsetzung der laufenden Tests des BrennerLEC-Projekts zu fördern, die eine dynamische Geschwindigkeitsreduzierung auch für leichte Fahrzeuge auf 100 km/h anstatt der bisherigen 130 km/h vorsehen;
- alle möglichen Initiativen zu unterstützen und zu ergreifen, um eine homogene und gemeinsame Verkehrspolitik mit dem benachbarten Tirol zu verfolgen, mit dem Ziel, den Grundsatz des freien Warenverkehrs zu wahren;
- die Schaffung eines lärmarmen Schienekorridors mit der schrittweisen Beseitigung alter, lärmintensiver Waggonen und der schrittweisen Errichtung von Lärmschutzwänden zu fördern;
- Maßnahmen zu ergreifen, um zu überprüfen, dass die italienische Eisenbahngesellschaft RFI als Netzbetreiber die Bestimmungen der „EU-Durchführungsverordnung 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 betreffend Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen“ zur Anwendung bringt, so dass auch in Italien das System der Anreize und Sanktionen gegen den Eisenbahnlärm umgesetzt werden kann;
- zusammen mit der RFI den Stand der bereits geplanten Lärmeindämmungsmaßnahmen zu überprüfen sowie diese zu überarbeiten und neu zu planen.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN
Vanessa MASÈ
Mattia GOTTARDI
Luca GUGLIELMI

