

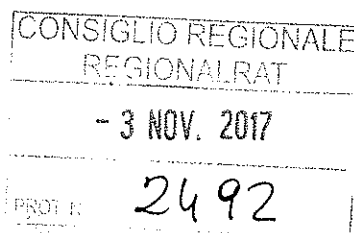
CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO – ALTO ADIGE  
REGIONALRAT TRENINO –SUDTIROL

Gruppo consiliare regionale MoVimento 5 Stelle  
5 Sterne Bewegung – MoViment 5 Steiles

XV Legislatura - 2017

Trento, 23 ottobre 2017

Al Presidente  
del Consiglio regionale  
Dr. Thomas Widmann  
Sede



Interrogazione n. 277/XV

INCOLONNAMENTI CHILOMETRICI DEI TIR SULL'A22 E PROCEDURA D'INFRAZIONE PER  
VIOLAZIONE DEI LIMITI DI INQUINAMENTO: CHI PAGA?

In un'intervista apparsa il 20 agosto 2015 in un articolo di un noto quotidiano altoatesino, l'amministratore delegato dell'A22 Walter Pardatscher, alla domanda del giornalista "Ma ci sono anche tante code e le code inquinano..." ha risposto "Le code sono sempre meno perché A22 sta muovendosi da tempo sul fronte della fluidità e della sicurezza. Negli ultimi anni i tempi di percorrenza sono nettamente migliorati. Tutto questo riduce l'inquinamento".

Passando dalle parole ai fatti, però, non può passare inosservato il record di incolonnamento di TIR che si è verificato il 4 ottobre paralizzando 110 km della corsia nord dell'Autobrennero. Per una serie di concause note e prevedibili (la "giornata dell'unità della Germania", festività nazionale celebrata in tutti i länder tedeschi martedì 3 ottobre, e l'annuncio del Tirolo di limitare il transito dei TIR provenienti dalla Germania a 300 mezzi pesanti all'ora, per limitare il traffico in Austria) si è verificato un incolonnamento chilometrico sull'A22 in direzione Brennero, che ha impiegato alcuni giorni per essere smaltito. Notevoli anche i forti disagi a tutta la circolazione dei veicoli nella zona dei comuni limitrofi all'autostrada, ad esempio Bolzano.

Una situazione di questo genere non può definirsi un caso eccezionale visto che le festività sono ricorrenti e i limiti di transito in Austria sono ormai frequenti e in aumento. Ci si chiede cosa possa essere accaduto in A22 per non riuscire ad avere una previsione dei possibili scenari di traffico. Forse, nonostante i tentativi di collaborazione tramite l'Euregio, la comunicazione diretta tra l'A22 e gli enti preposti in Austria e in Germania non funziona. Tuttavia gli effetti dannosi di queste code aumentano moltissimo l'inquinamento autostradale che, come noto, ha già portato delle procedure d'infrazione all'Italia da parte della Commissione europea (emissioni fuori limiti del biossido di azoto lungo l'asse del Brennero).

Ciò premesso si interroga il Presidente del Regione per conoscere

1. quanti e quali sono stati i valori fuori limite registrati gli scorsi 3, 4, 5, 6 e 7 ottobre, dalle centraline di rilevamento dell'inquinamento dislocate lungo l'A22 in direzione nord da San Michele all'Adige fino al confine del Brennero, con particolare attenzione al biossido di azoto;
2. quante volte si sono registrati sforamenti simili a quelli del quesito precedente dal 2013 ad oggi;
3. se l'A22 fosse stata messa a conoscenza in anticipo delle concause che hanno creato le code chilometriche descritte in premessa, e in caso affermativo, come e da chi ne sia stata informata;
4. cosa abbia fatto l'A22 per migliorare la fluidità e la sicurezza del traffico dal 2013 ad oggi;
5. quali sono le procedure che l'A22 mette in atto prima che si verifichino situazioni come quella descritta in premessa e, in tali casi, come avvengono le comunicazioni riguardanti le previsioni di traffico da parte dell'A22 alle amministrazioni locali attraversate dall'autostrada;
6. se la Regione intenda approfondire questi gravi casi di incolonnamenti e di conseguente inquinamento sull'A22, al fine di mettere in atto un piano di prevenzione e di collaborazione con l'Austria e la Germania per evitare che le iniziative dei singoli Stati si ripercuotano dannosamente sulla salute e l'ambiente della nostra regione e indirettamente sull'Italia a causa delle pesanti sanzioni derivanti dalle procedure d'infrazione;
7. quali concreti provvedimenti sono stati presi in relazione all'implementazione della mozione 39/2016 ("Rivitalizzazione del traffico RoLa") approvata dal Consiglio regionale nella seduta del 13 ottobre 2016?
8. perché non si cerca di dare nuovo impulso allo spostamento delle merci da gomma a ferro tramite gli incentivi previsti nella mozione citata al punto 7, promuovendo così l'attività di un importante strumento già operativo quale la società di trasporti ferroviari Rtc Spa, indirettamente controllata da A22?

Ai sensi del Regolamento si richiede risposta scritta.

---

cons. Paul Köllensperger

cons. Filippo Degasperì



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

XV. Legislaturperiode – 2017

Trient, 23. Oktober 2017  
Prot. Nr. 2492 RegRat  
vom 3. November 2017

### Nr. 277/XV

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Dr. Thomas Widmann  
Bozen

### ANFRAGE

Kilometerlanger Lkw-Stau auf der A22 und Vertragsverletzungsverfahren wegen  
Überschreitung der Grenzwerte: wer zahlt?

In einem Interview, das am 20. August 2015 in einer bekannten Südtiroler Tageszeitung abgedruckt worden ist, hat der Geschäftsführer der A22, Walter Pardatscher, auf die Aussage des Journalisten *"Aber es gibt doch so viele Staus und diese verschmutzen..."*, Folgendes geantwortet: *"Es gibt immer weniger Staus, weil die A22 seit geraumer Zeit tätig ist, um ein sicheres und flüssiges Verkehrsaufkommen zu ermöglichen. In den letzten Jahren sind die für die Befahrung der Strecke notwendigen Fahrzeiten verbessert worden, was auch eine geringe Umweltverschmutzung zur Folge hat."*

Dennoch kommt man nicht umhin, auf den Rekordstau von Lkws zu verweisen, der am 4. Oktober zu verzeichnen war, als 110 km der Nordspur der Brennerautobahn von Lkws blockiert worden sind. Aufgrund einer Reihe von bekannten und vorhersehbaren Ursachen (Tag der Deutschen Einheit, Nationalfeiertag, der in allen deutschen Bundesländern am 3. Oktober begangen wurde und die Ankündigung Tirols einer Blockabfertigung von 300 Fahrzeugen pro Stunde des aus Deutschland kommenden Schwerverkehr, um das Verkehrsaufkommen in Österreich zu dämpfen) kam es zu kilometerlangen Staus auf der A22 in Richtung Brenner, der sich erst nach ein paar Tagen ganz aufgelöst hat. Dies hat auch für den gesamten Verkehr in den an die Autobahn angrenzenden Gemeinden, beispielsweise in Bozen, zu erheblichen Unannehmlichkeiten geführt.

Eine solche Situation kann nicht als Einzelfall abgetan werden, da die Feiertage nicht als Ausnahme angesehen werden können und Transitlimits in Österreich inzwischen wiederholt und auch mit höherer Frequenz verhängt werden. Es stellt sich somit die Frage ist, was ist bei der A22 geschehen, dass man nicht imstande war, Prognosen über mögliche Verkehrsszenarien aufzustellen.

Vielleicht funktioniert die direkte Kommunikation zwischen der A22 und den in Österreich und Deutschland zuständigen Stellen nicht, und dies trotz der Versuche der Zusammenarbeit über die Euregio. Fest steht jedoch, dass diese Staus zu einer starken Zunahme der von der Autobahn verursachten Umweltverschmutzung führen, was Italien bereits eine Klage von Seiten der Europäischen Kommission (Überschreitung der Grenzwerte von Stickstoffoxidemissionen entlang der Brennerachse) eingebracht hat.

All dies vorausgeschickt,

**erlauben sich unterfertigte Regionalratsabgeordnete den Präsidenten der Region zu befragen, um Folgendes zu erfahren:**

1. Wie viele der am 3., 4., 5., 6. und 7. Oktober von den entlang der Brennerautobahn Richtung Norden von San Michele all'Adige/St. Michael an der Etsch bis zur Staatgrenze am Brenner angebrachten Messstationen erhobenen Werte lagen außerhalb des Grenzwertes und um welche handelt sich dabei, wobei ein besonderes Augenmerk auf Stickstoffdioxid gerichtet werden soll?
2. Wie oft hat es seit 2013 bis dato ähnliche Überschreitungen wie unter Punkt 1) angeführt gegeben?
3. Ist die A22 im Vorfeld über die Gründe, welche die in den Prämissen beschriebenen kilometerlangen Staus mitverursacht haben, informiert worden und wenn ja, wie und von wem?
4. Was hat die A22 seit 2013 zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit getan?
5. Was tut die A22 um zu vermeiden, dass die in den Prämissen dargelegten Fälle eintreten und wie erfolgt im konkreten Fall die Mitteilung über das von der A22 prognostizierte Verkehrsaufkommens an die örtlichen Verwaltungen der von der A22 durchfahrenen Gebiete?
6. Beabsichtigt die Region diese enormen Verkehrsstaus auf der A22 mit der damit einhergehenden Umweltverschmutzung zu untersuchen, auf dass ein Plan zur Vorbeugung dieser Vorfälle und zur Zusammenarbeit mit Österreich und Deutschland ausgearbeitet werde, um zu vermeiden, dass sich die Maßnahmen der einzelnen Staat negativ auf die Gesundheit und Umwelt unserer Region und indirekt – im Hinblick auf die hohen Strafen eines Vertragsverletzungsverfahrens – auch auf Italien auswirken?
7. Welche konkreten Maßnahmen sind im Hinblick auf die Implementierung des vom Regionalrat in der Sitzung vom 13. Oktober 2016 genehmigten Beschlussantrages Nr. 39/2016 ("Revitalisierung des RoLa-Transportsystems") ergriffen worden?
8. Warum unternimmt man keinen Versuch, die Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene durch die im Beschlussantrag unter Punkt 7 angeführten Anreize anzukurbeln, um so die Tätigkeit eines wichtigen, bereits aktiven Instruments, wie es das indirekt von der A22 kontrollierte Schienenverkehrsunternehmen Rtc AG ist, zu fördern?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

**Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN**  
Paul Köllensperger  
Filippo Degasperi