



Al Presidente del Consiglio regionale
Roberto Paccher

S E D E

Bolzano, 2 settembre 2025

Interrogazione n. 164 /XVII

Strategie di Interbrennero S.p.A. per l'interporto di Trento, limitazioni al traffico merci e impatti ambientali

La Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol, in qualità di azionista di Interbrennero S.p.A. (con una quota diretta del 10,56% e una quota indiretta dell'1,06% attraverso Autostrada del Brennero S.p.A., come riportato nell'[interrogazione n. 100/XVII](#) del 10 febbraio 2025), ha un interesse strategico nelle politiche di sviluppo infrastrutturale e logistico del corridoio del Brennero.

La terza edizione del *“Libro Bianco nazionale delle priorità infrastrutturali”* presentata da Uniontrasporti (luglio 2025) evidenzia come le limitazioni al transito dei tir imposte dal Land Tirolo avrebbero causato, in cinque anni, una perdita economica di quasi 2 miliardi di euro per le imprese locali (370 milioni di euro all'anno), riducendo del 50% la capacità annua dell'autostrada A22 senza tuttavia mettere in risalto gli effetti ambientali di tale politica trasportistica.

A margine della presentazione del *Libro Bianco*, il presidente della Camera di Commercio di Bolzano, Michl Ebner, [ha sottolineato](#) la necessità di potenziare l'infrastruttura ferroviaria per trasferire il traffico merci dalla gomma alla rotaia, auspicando interventi urgenti sul corridoio del Brennero.

L'interporto di Trento, gestito da Interbrennero S.p.A., presenta criticità strutturali rispetto agli standard UE: la sua ubicazione e l'assenza di linee ferroviarie adeguate (attualmente limitate a tratti da 750 metri) non favoriscono tragitti di lunga percorrenza, riducendo l'efficienza logistica e aumentando i costi operativi. Il progetto di potenziamento, inizialmente stimato in 15 milioni di euro, ha raggiunto i 50 milioni, con il rischio di una rimodulazione che comprometterebbe l'obiettivo di trasferire il 50% delle merci su rotaia.

Tutto ciò premesso,

si interroga la Giunta regionale per sapere:

1. Se, tramite i propri rappresentanti in Interbrennero S.p.A. o in Autostrada del Brennero S.p.A., intenda richiedere chiarimenti urgenti sulla strategia di lungo periodo per l'interporto di Trento, con particolare riferimento al suo adeguamento agli standard UE e al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per tragitti di lunga percorrenza.
2. Quali siano i dati quantitativi sulle emissioni inquinanti ridotte grazie alle limitazioni al traffico merci imposte dal Tirolo nel periodo 2020-2025, e quali benefici concreti per la salute della popolazione siano stati misurati o stimati dalle autorità sanitarie regionali, anche alla luce degli obiettivi di transizione ecologica.
3. Alla luce del Piano di razionalizzazione delle partecipazioni regionali che prevede la cessione delle quote in Interbrennero S.p.A. entro il 31 dicembre 2025, con quali tempistiche precise e modalità operative si intende procedere alla dismissione, e se siano stati già avviati studi di valutazione per determinare il corretto valore di mercato della partecipazione, al fine di salvaguardare il patrimonio regionale come ribadito negli indirizzi di Giunta.

4. Considerato che la cessione è subordinata al progetto del socio di maggioranza (la Provincia Autonoma di Trento) di aggregare Interbrennero S.p.A. ad Autostrada del Brennero S.p.A., quale sia lo stato dell'arte di questo processo di aggregazione e se la Regione, in sede di negoziazione, intenda condizionare la vendita al rispetto di specifici vincoli strategici (es. potenziamento dell'interporto, mantenimento dei livelli occupazionali, integrazione con i corridoi TEN-T).
5. Nell'ipotesi che l'operazione di aggregazione con Autostrada del Brennero S.p.A. non si concluda entro la scadenza del 31 dicembre 2025, quali piani alternativi di dismissione (es. vendita sul mercato, a altri enti pubblici, etc.) siano stati valutati o predisposti dall'Amministrazione regionale.
6. Se, in attesa della cessione, la Regione intenda esercitare un ruolo più attivo e indirizzante all'interno degli organi societari di Interbrennero S.p.A. per garantire che le scelte strategiche dell'azienda (sull'interporto, sulle infrastrutture, sul personale) siano allineate con gli interessi generali del territorio regionale e con gli obiettivi di potenziamento del corridoio del Brennero.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

I consiglieri regionali
Paul Köllensperger
Alex Ploner
Franz Ploner
Maria Elisabeth Rieder



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Bozen, den 2. September 2025
Prot. Nr. 2988 RegRat

Nr. 164/XVII

An den
Präsidenten des Regionalrates
Roberto Paccher

A N F R A G E

Strategien der Interbrennero AG für das Güterverkehrszentrum Trient, Beschränkungen des Güterverkehrs und Auswirkungen auf die Umwelt

Als Aktionärin der Interbrennero AG (mit einem direkten Anteil von 10,56 % und einem indirekten Anteil von 1,06 % über die Brennerautobahn AG, wie in der Anfrage Nr. 100/XVII vom 10. Februar 2025 angegeben ist) hat die Region Trentino-Südtirol ein strategisches Interesse an der Infrastruktur- und Logistikentwicklung des Brennerkorridors.

Die dritte Ausgabe des „*Staatlichen Weißbuchs zum Infrastrukturbedarf*“, die die Gesellschaft Uniontrasporti im Juli 2025 vorgelegt hat, betont, dass die vom Land Tirol auferlegten Beschränkungen für den Lkw-Verkehr in fünf Jahren einen wirtschaftlichen Verlust von fast 2 Milliarden Euro (370 Millionen Euro pro Jahr) für lokale Unternehmen verursachen und die jährliche Kapazität der Autobahn A22 um 50 % reduzieren werden. Das *Weißbuch* geht jedoch nicht auf die Auswirkungen dieser Verkehrspolitik auf die Umwelt ein.

Am Rande der Vorstellung des *Weißbuchs* betonte der Präsident der Handelskammer Bozen, Michl Ebner, die Notwendigkeit, die Eisenbahninfrastruktur auszubauen, um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Er forderte daher dringende Maßnahmen für den Brennerkorridor.

Das von der Interbrennero AG betriebene Güterverkehrszentrum in Trient weist im Vergleich zu den EU-Standards strukturelle Schwachstellen auf: Der Standort und das Fehlen geeigneter Gleisanlagen (derzeit auf 750 Meter begrenzt) behindern Langstreckentransporte, was die Effizienz der Logistik verringert und die Betriebskosten erhöht. Das ursprünglich auf 15 Millionen Euro geschätzte Ausbauprojekt hat inzwischen 50 Millionen Euro gekostet. Eine Umgestaltung droht, das Ziel der Verlagerung von 50 % des Güterverkehrs auf die Schiene zu gefährden.

Dies vorausgeschickt,

befragen die unterfertigten Regionalratsabgeordneten die Regionalregierung, um Folgendes zu erfahren:

1. Haben Sie vor, über ihre Vertreter in der Interbrennero AG oder der Brennerautobahn AG dringend Klarstellungen zur langfristigen Strategie für das Güterverkehrszentrum Trient anzufordern, und zwar insbesondere hinsichtlich seiner Anpassung an die EU-Standards und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur für Fernstrecken?

2. Wie hoch sind die Schadstoffemissionen, nachdem sie infolge der von Tirol für den Zeitraum 2020-2025 auferlegten Beschränkungen des Güterverkehrs zurückgegangen sind? Welche konkreten Vorteile für die Gesundheit der Bevölkerung haben die regionalen Gesundheitsbehörden – auch im Hinblick auf die Ziele des ökologischen Wandels – festgestellt oder erwartet?
3. Wann genau und wie soll konkret die Veräußerung der Anteile an der Interbrennero AG bis zum 31. Dezember 2025 erfolgen, wie es der Plan zur Rationalisierung der regionalen Beteiligungen vorsieht? Gab es bereits Bewertungen zur Ermittlung des genauen Marktwerts der Beteiligung, um das regionale Vermögen entsprechend den Leitlinien der Regionalregierung zu schützen?
4. Die Veräußerung hängt mit dem Vorhaben des Mehrheitsgesellschafters (der Autonomen Provinz Trient) zusammen, die Interbrennero AG mit der Brennerautobahn AG zusammenzuschließen: Wie ist der aktuelle Stand dieses Vorhabens? Beabsichtigt die Region, bei den Verhandlungen die Veräußerung an bestimmte strategische Auflagen zu knüpfen (z.B. Ausbau des Güterverkehrszentrums, Erhalt des Beschäftigungsniveaus, Integration in Transeuropäische Netze)?
5. Welche alternativen Veräußerungspläne (z. B. Verkauf auf dem Markt, an andere öffentliche Einrichtungen usw.) hat die Regionalverwaltung geprüft oder ausgearbeitet, falls der Zusammenschluss mit der Brennerautobahn AG nicht innerhalb der Frist vom 31. Dezember 2025 abgeschlossen ist?
6. Beabsichtigt die Region, in Erwartung der Veräußerung eine aktivere Steuerungsfunktion innerhalb der Gesellschaftsorgane der Interbrennero AG auszuüben, um sicherzustellen, dass die strategischen Entscheidungen des Unternehmens (in Bezug auf das Güterverkehrszentrum, die Infrastruktur und das Personal) mit den allgemeinen Interessen der Region und den Zielen der Stärkung des Brennerkorridors in Einklang stehen?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Paul Köllensperger

Alex Ploner

Franz Ploner

Maria Elisabeth Rieder