



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII Legislatura – Anno 2026

Trento, 17 giugno 2026

Al Presidente
del Consiglio regionale
S e d e

L a m o z i o n e n . 2 8 /XVII è trasformata in voto e così modificata:

VOTO

Iniziative urgenti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il recepimento del principio “chi inquina paga” e l'introduzione del pedaggio ambientale europeo lungo l'asse autostradale della A22 del Brennero

Sabato scorso una manifestazione pacifica, spontanea e trasversale ha visto la partecipazione di circa 5.000 persone al valico del Brennero, unite per richiamare l'attenzione delle istituzioni sull'insostenibile aumento del traffico pesante e sul conseguente impatto inquinante e acustico che soffoca le valli e i centri abitati attraversati dall'infrastruttura autostradale.

L'autostrada A22 ha ormai raggiunto il collasso strutturale in determinate giornate di picco. Anche qualora si volesse espanderla, la particolare conformazione orografica del nostro territorio montano impedisce, per evidenti motivi logistici e geografici, l'ampliamento delle corsie stradali.

Si rende, quindi, improrogabile l'**adozione di misure incisive e repentine di regolazione e contingentamento dei flussi di mezzi pesanti.**

Sebbene la società di gestione Autobrennero rivendichi storici sforzi sul fronte dell'intermodalità, della mobilità sostenibile (idrogeno ed elettrico) e della digitalizzazione dei flussi, l'orizzonte temporale per il completamento e l'apertura del Tunnel di base del Brennero e del relativo quadruplicamento della linea impone l'adozione immediata di **misure di mitigazione tariffarie transitorie.**

A livello europeo è stato da tempo normato e previsto lo strumento del "Pedaggio Ambientale Europeo" (quadro normativo Eurobollo), calcolato in base alle emissioni di CO₂ e finalizzato all'internalizzazione delle esternalità negative.

Tale meccanismo applica il principio comunitario del "**chi inquina paga**", integrando nel costo della tratta autostradale i costi sociali ed ecologici che altrimenti ricadrebbero interamente sulla collettività (spese sanitarie per patologie respiratorie indotte dallo smog, installazione di barriere fonoassorbenti, danni irreversibili all'ecosistema alpino).

In Germania è applicato dal 1 dicembre 2023, in Austria dal 1 gennaio 2024. Dal 1° gennaio 2025, in Danimarca è stato applicato un sistema di pedaggio “accurato” per veicoli commerciali con un peso di 12 tonnellate o più, che sostituisce la precedente vignetta autostradale basata sul tempo. Il pedaggio dipende oltre che dalla distanza percorsa e dal peso anche dalla classe di emissione di carbonio. Anche la Francia tiene conto della classe di emissioni dei camion nel calcolo dei pedaggi. I veicoli con motori a basse emissioni beneficiano di tariffe ridotte, mentre i camion con emissioni più elevate pagano di più. In Svizzera e nel Liechtenstein il pedaggio è differenziato in base alle emissioni di carbonio e tiene conto delle emissioni inquinanti di un veicolo. In Lussemburgo dal 25 marzo 2025, la classe di emissioni di carbonio e il rispetto dell'ambiente sono stati integrati nella tariffa. Il pedaggio belga e quello applicato nei Paesi Bassi è differenziato in base alle emissioni di CO₂: i veicoli con emissioni più elevate pagano tariffe maggiori, mentre i veicoli ecologici beneficiano di tariffe ridotte.

Per quanto riguarda l'Italia, fino ad oggi il Governo italiano non ha mai voluto implementare tale misura sul proprio tratto di competenza della A22. L'idea di mantenere artificialmente il prezzo del pedaggio più basso sul versante italiano rispetto ad altri valichi alpini concorrenti (come avviene rigidamente in Svizzera) genera una **distorsione dei flussi commerciali**: si calcola infatti che lungo l'asse del Brennero si scarichi un **22-23% di traffico merci deviato parassitario**, costituito da mezzi pesanti che allungano sensibilmente il percorso originario pur di sfruttare le tariffe autostradali italiane più convenienti.

L'introduzione del pedaggio ambientale agirebbe come un fondamentale disincentivo economico per i flussi deviati, riequilibrando il mercato e spingendo le aziende di autotrasporto verso un reale passaggio modale dalla gomma alla rotaia (intermodalità), riducendo così il numero di mezzi in circolazione.

Inoltre la componente ambientale del pedaggio permetterebbe di generare risorse finanziarie vincolate. Tali introiti potrebbero essere ridistribuiti sul territorio sotto forma di ristoro e compensazione economica per i Comuni e le comunità della regione maggiormente penalizzati da rumore e inquinamento, ricalcando un modello di giustizia e di risarcimento già storicamente e stabilmente applicato per i territori che ospitano i bacini idroelettrici.

A fronte delle autorevoli posizioni favorevoli all'introduzione di tariffe ambientali e dinamiche espresse da rappresentanti europei e provinciali del territorio, non ultimo durante la recentissima assemblea dell'Euregio laddove i presidenti Kompatscher e Mattle si sono univocamente dichiarati favorevoli all'introduzione di un pedaggio ambientale variabile, si registra la resistenza, se non una vera e propria contrarietà, della Provincia Autonoma di Trento e una linea del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti orientata esclusivamente a tutelare il transito merci a tariffe ridotte, ignorando l'esasperazione delle comunità locali e la saturazione dei territori.

Si ricorda che una mozione specifica sul punto è stata approvata nella seduta del Dreier Landtag nel 2023. Tale mozione, fra l'altro, prevedeva l'impegno ad aumentare il pedaggio per i mezzi pesanti.

Eppure anche il territorio trentino sta pagando un prezzo altissimo a causa del traffico pesante. La situazione nel fondo valle, lungo l'asta dell'Adige, è molto critica. In un corridoio tutt'altro che ampio si snodano A22, ferrovia (compreso il nuovo lotto 3b del bypass), SP 90 e SS 12, oltre alla ventilata uscita della Valdadige. Una condizione di sofferenza in termini di qualità della vita oltre che di salute che penalizza pesantemente, ormai da decenni, le comunità collocate lungo questi tratti viabilistici, per di più senza ricevere il benché minimo ristoro.

Tutto ciò premesso e considerato,

**il Consiglio della Regione autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol, ai
sensi dell'articolo 35 dello Statuto speciale per il Trentino Alto
Adige fa voti al Governo Italiano affinché:**

1. Si formuli una richiesta ufficiale, ferma e urgente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché l'Italia recepisca e applichi la tariffazione e il pedaggio ambientale europeo su tutti i tratti autostradali, compresa la A22, superando la politica dei prezzi artificialmente bassi che penalizza la salute dei cittadini e l'ambiente a vantaggio del traffico merci parassitario.
2. Si negozi con il Governo austriaco e con le istituzioni di Bruxelles un sistema tariffario integrato, dinamico e comune che tuteli la qualità della vita dei residenti lungo l'intero corridoio del Brennero.
3. Si studino le modalità per l'istituzione di una fondo di compensazione e ristoro per i Comuni della regione attraversati dall'asse autostradale, da alimentarsi attraverso i futuri proventi derivanti dalle componenti del pedaggio ambientale, sul modello dei canoni idroelettrici.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI

Francesca Parolari
Andrea de ertolini
Alessio Manica
Michela Calzà
Lucia Maestri
Paolo Zanella
Mariachiara Franzoia
Sandro Repetto
Lucia Coppola



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE
REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – Jahr 2026

Prot. Nr. 2076 RegRat
vom 17. Juni 2026

An den Präsidenten
des Regionalrates
Im Hause

Der Beschlussantrag Nr. 28/XVII wird in einen Begehrensantrag umgewandelt und entsprechend abgeändert:

Begehrensantrag

Gezielte Intervention beim Infrastruktur- und Verkehrsministerium zur Umsetzung des Verursacherprinzips („Wer verursacht, zahlt“) und zur Einführung der europäischen Umweltmaut auf der Brennerautobahn A22

Am vergangenen Samstag haben sich rund 5.000 Menschen aus eigener Initiative zu einer friedlichen, überparteilichen Kundgebung am Brennerpass versammelt. Gemeinsam wollten sie die Aufmerksamkeit der Institutionen auf den ungebremsten Anstieg des Schwerverkehrs und die daraus resultierende Umwelt- und Lärmbelastung lenken, unter der die von der Autobahninfrastruktur durchquerten Täler und Ortschaften leiden.

Die Brennerautobahn A22 erreicht an bestimmten Tagen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen mittlerweile die Grenze ihrer Belastbarkeit. Aufgrund der besonderen topografischen Gegebenheiten des alpinen Raums ist eine Erweiterung der Fahrspuren aus offensichtlichen geografischen und logistischen Gründen nicht realisierbar.

Daher ist ein rasches und entschlossenes Eingreifen zur Regulierung und Kontingentierung des Schwerverkehrs unerlässlich.

Trotz der von der Brennerautobahn AG vorangetriebenen Maßnahmen im Bereich der Intermodalität, der nachhaltigen Mobilität (Wasserstoff und Elektromobilität) sowie der Digitalisierung der Verkehrsströme bleibt festzuhalten, dass die Fertigstellung des Brennerbasistunnels und des damit verbundenen viergleisigen Ausbaus der Bahnverbindung noch Zeit in Anspruch nehmen wird. Daher ist eine umgehende Einführung vorübergehender tariflicher Entlastungsmaßnahmen erforderlich.

Auf EU-Ebene ist das Instrument der „europäischen Umweltmaut“, die auf der Grundlage der CO₂-Emissionen berechnet wird und die externen Kosten dem Verursacher anlastet, bereits seit längerem vorgesehen und rechtlich geregelt (EU-Wegekostenrichtlinie).

Mit dieser Regelung wird der europäische Grundsatz „Der Verursacher trägt die Kosten“ umgesetzt, indem die gesellschaftlichen und ökologischen Folgekosten des Verkehrs in die Mautkosten eingerechnet und nicht auf die Gesellschaft abgewälzt werden (erhöhte Gesundheitsausgaben

aufgrund luftverschmutzungsbedingter Atemwegserkrankungen, Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen oder Schäden am sensiblen alpinen Ökosystem).

In Deutschland findet diese Regelung seit dem 1. Dezember 2023 und in Österreich seit dem 1. Jänner 2024 Anwendung. Dänemark hat mit Wirkung vom 1. Jänner 2025 für Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen ein kilometerabhängiges Mautsystem eingeführt, das die bisherige zeitbasierte Vignettenregelung ersetzt. Die Maut wird anhand der gefahrenen Kilometer, des Fahrzeuggewichts sowie der CO₂-Emissionsklasse berechnet. Auch in Frankreich wird die Emissionsklasse der Lastkraftwagen bei der Berechnung der Maut berücksichtigt. Emissionsärmere Fahrzeuge profitieren von reduzierten Tarifen, während emissionsintensivere Lkw höhere Gebühren entrichten müssen. In der Schweiz und in Liechtenstein ist die Maut nach dem CO₂-Ausstoß gestaffelt und berücksichtigt die Schadstoffemissionen der Fahrzeuge. In Luxemburg werden seit dem 25. März 2025 die CO₂-Emissionsklasse und die Schadstoffklasse in die Tarifgestaltung einbezogen. Auch in Belgien und den Niederlanden sind die Mautsätze nach den CO₂-Emissionen differenziert ausgestaltet: Fahrzeuge mit höheren Emissionen unterliegen höheren Mautsätzen, während emissionsarme bzw. umweltfreundliche Fahrzeuge von ermäßigten Tarifen profitieren.

Was Italien anbelangt, so hat die bisherige Weigerung der italienischen Regierung, auf dem italienischen Abschnitt der A22 eine emissions- bzw. kostenabhängige Maut einzuführen, dazu beigetragen, die Brennerroute gegenüber anderen Alpenübergängen (beispielsweise der Schweiz, wo eine strenge Regelung gilt) künstlich zu begünstigen. Dadurch entstehen Wettbewerbsverzerrungen im alpenquerenden Güterverkehr. Nach vorliegenden Schätzungen entfallen 22 bis 23 % des auf der Brennerachse abgewickelten Schwerverkehrs auf den Umwegverkehr von Schwerverfahrzeugen, die längere Strecken in Kauf nehmen, um die günstigeren Mautgebühren in Italien zu nutzen.

Die Einführung der Umweltmaut wäre ein effizientes ökonomisches Abschreckungsmittel gegen den Umwegverkehr, würde den Markt wieder ins Gleichgewicht bringen und die Transportunternehmen zu einer echten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene (Intermodalität) bewegen, wodurch die Anzahl der Schwerverfahrzeuge auf der Straße reduziert werden könnte.

Darüber hinaus würden die umweltbezogenen Tarifkomponenten der Maut zusätzliche finanzielle Ressourcen bereitstellen, die gezielt für Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der vom Transitverkehr am stärksten belasteten Gemeinden und lokalen Gemeinschaften eingesetzt werden könnten. Damit ließe sich ein gerechter Ausgleich für die durch Lärm und Luftverschmutzung verursachten Belastungen schaffen – nach dem Vorbild der seit Langem geltenden Entschädigungsregelungen für Gebiete mit Wasserkraftnutzung.

Trotz der von europäischen und regionalen Entscheidungsträgern wiederholt geäußerten Unterstützung für die Einführung einer Umweltmaut und dynamischen Mauttarifen – zuletzt auch im Rahmen der jüngsten Euregio-Versammlung, bei der sich die Landeshauptleute Arno Kompatscher und Anton Mattle eindeutig für die Einführung einer variablen Umweltmaut ausgesprochen haben – ist seitens der Autonomen Provinz Trient weiterhin eine ablehnende Haltung, wenn nicht gar ein offener Widerstand festzustellen. Gleichzeitig verfolgt das Infrastruktur- und Verkehrsministerium eine Politik, die vor allem auf die Sicherung günstiger Rahmenbedingungen für den Warenverkehr abzielt und die zunehmende Belastung für die betroffenen Gemeinden und die Überlastung der durchquerten Gebiete weitgehend ausblendet.

Zudem sei daran erinnert, dass der Dreier-Landtag im Jahr 2023 einen Beschluss zu diesem Thema gefasst hat.

Nicht übersehen werden darf außerdem, dass auch das Trentino die negativen Folgen des Schwerverkehrs in erheblichem Ausmaß zu spüren bekommt. Besonders im Talboden entlang der

Etsch ist die Situation äußerst kritisch: auf engstem Raum verlaufen die A22, die Eisenbahnlinie (einschließlich des neuen Bauloses 3b der Umfahrung), die Landesstraße 90 und die Staatsstraße 12; hinzu kommt die mögliche Anbindung an die Valdastico. Diese seit Jahrzehnten bestehende Verkehrskonzentration beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit der entlang dieser Verkehrsrouten lebenden Bevölkerung erheblich, ohne dass den betroffenen Gemeinden bislang ein angemessener Ausgleich gewährt worden wäre.

All dies vorausgeschickt,

**richtet der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol
gemäß Artikel 35 des Sonderstatuts für Trentino-Südtirol
einen Begehrensantrag an die italienische Regierung, auf dass:**

1. beim Infrastruktur- und Verkehrsministerium mit Nachdruck darauf hingewirkt wird, dass Italien die europäische Umweltmaut und die entsprechende Tarifgestaltung auf allen Autobahnabschnitten, einschließlich der Brennerautobahn (A22) umsetzt und anwendet, um die bisherige Politik künstlich niedrig gehaltener Mautgebühren zu überwinden, die zulasten der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt geht und zugleich den Umwegverkehr im Güterverkehr begünstigt;
2. mit der österreichischen Regierung sowie den europäischen Institutionen ein integriertes, dynamisches und grenzüberschreitend abgestimmtes Mautsystem ausgehandelt wird, das die Lebensqualität der Bevölkerung entlang des gesamten Brennerkorridors wirksam schützt;
3. die Voraussetzungen für die Schaffung eines Ausgleichs- und Entschädigungsfonds zugunsten der entlang der Brennerautobahn gelegenen Gemeinden der Region geprüft werden. Die Finanzierung dieses Fonds soll durch die künftigen Einnahmen aus den Kostenbestandteilen der Umweltmaut erfolgen und sich am bewährten Modell der Ausgleichszahlungen für die Standorte der Wasserkraftanlagen orientieren.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Francesca Parolari
Andrea de Bertolini
Alessio Manica
Michela Calzà
Lucia Maestri
Paolo Zanella
Mariachiara Franzoia
Sandro Repetto
Lucia Coppola