



Team K
Regionalratsfraktionen | Gruppo consiliare regionale
Trentino-Alto Adige/Südtirol

Silvius-Magnago-Platz 6 | 39100 Bozen
Piazza Silvius Magnago, 6 | 39100 Bolzano

CÒNSIGLIO REGIONALE
REGIONALRAT
29 OTT. 2024
PROT. N. 3668

2.9.1-2024-62

Al Presidente del Consiglio regionale
Roberto Paccher

S E D E

Bolzano, 29 ottobre 2024

Interrogazione n. 62

Misurazione delle emissioni complessive di inquinanti e di gas climalteranti generate dai trasporti sull'asse del Brennero e dell'efficacia delle misure per ridurle

L'inquinamento atmosferico si riferisce alla presenza di sostanze nocive nell'aria, che possono avere origine sia da fonti naturali che antropiche. Nel settore dei trasporti, le emissioni di inquinanti come ossidi di azoto (NOx), particolato (PM) e anidride carbonica (CO2) sono particolarmente rilevanti. Queste emissioni provengono principalmente da veicoli a motore, aerei e navi, contribuendo significativamente all'inquinamento atmosferico urbano e aumentando i rischi per la salute della popolazione ([Emissions of air pollutants from transport in Europe](#) - European Environment Agency, 18 dicembre 2023).

Le emissioni inquinanti dai trasporti includono diverse sostanze, ognuna con impatti differenti sulla salute umana, sul clima e sull'ambiente. Negli ultimi anni, grazie a normative più severe e tecnologie più pulite, si è registrata una diminuzione delle emissioni di alcuni inquinanti. Tuttavia, i livelli di alcuni inquinanti restano elevati, suggerendo la necessità di ulteriori misure per ridurre l'impatto sulla salute e il benessere delle persone. La continua urbanizzazione e l'aumento del traffico rappresentano sfide significative.

Per affrontare il problema dell'inquinamento atmosferico, è fondamentale monitorare le emissioni di inquinanti a livello locale. L'uso di indicatori specifici, come le concentrazioni di NOx e PM, consente di valutare l'efficacia delle politiche ambientali. Inoltre, l'analisi della qualità dell'aria fornisce informazioni critiche per informare le comunità e attuare interventi mirati per migliorare le condizioni di vita degli abitanti.

La riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici richiede l'implementazione di strategie diversificate, tra cui la promozione di trasporti sostenibili, l'adozione di veicoli elettrici, il miglioramento delle infrastrutture pubbliche e la riduzione del traffico. È essenziale che le politiche siano supportate da dati scientifici per garantire che le misure adottate siano efficaci nel ridurre l'inquinamento atmosferico e nel proteggere la salute pubblica, contribuendo così a un ambiente più salubre e sostenibile.

Nella sezione "Investimenti" del [Bilancio di sostenibilità 2023](#) di Autobrennero Spa è rimarcato, così come nei bilanci precedenti, che in vista della scadenza della concessione e al fine di garantire il servizio autostradale senza soluzione di continuità, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con provvedimento del 25 febbraio 2014, ha invitato la Società a proseguire nella gestione della concessione a partire dal 1° maggio 2014, con l'obbligo di assicurare gli interventi di manutenzione ordinaria e l'esecuzione di tutti gli interventi preventivamente concordati finalizzati al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura. Autobrennero Spa, per soddisfare le richieste del Ministero, fra le altre iniziative, si impegna a: "salvaguardare l'ambiente e i territori



Team K
Regionalratsfraktionen | Gruppo consiliare regionale
Trentino-Alto Adige/Südtirol

Silvius-Magnago-Platz 6 | 39100 Bozen
Piazza Silvius Magnago, 6 | 39100 Bolzano

circostanti tramite iniziative volte a: a) mitigare l'inquinamento acustico grazie alla progettazione e alla realizzazione delle barriere antirumore; b) favorire la produzione e l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e la diffusione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale; c) ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto da emissioni di CO₂ dirette ed indirette".

Nel gennaio del 2022 i partner coinvolti nell'iniziativa *BrennerLEC* - Agenzie per l'ambiente di Trento e di Bolzano, Università di Trento, CISMA e NOI Techpark - hanno sottoscritto un accordo al fine di mantenere attiva la collaborazione strategica ed operativa avviata con il progetto, dando vita a *BrennerLEC after-LIFE* ed estendendo così la portata delle misure sperimentali testate fino ad allora anche per il triennio 2022-2024. Nell'accordo sono stati previsti il monitoraggio dei benefici associati alle misure di gestione del traffico, l'elaborazione di un rapporto annuale sulla qualità dell'aria presso i maggiori centri abitati interessati dal percorso autostradale e il bilancio emissivo annuale degli ossidi di azoto e dei gas climalteranti per ogni tratta autostradale del Trentino - Alto Adige, nonché il mantenimento e la continua implementazione del sistema tecnologico sviluppato.

Il fine è quello di continuare a sviluppare il sistema tecnologico implementato e proseguire nel monitoraggio dei benefici associati alle misure di gestione del traffico, elaborando un rapporto annuale sulla qualità dell'aria in prossimità dei maggiori centri abitati interessati dal percorso autostradale. Alla luce dei risultati raccolti verranno valutate ulteriori misure correlate con gli sviluppi di innovazione tecnica e digitale dell'infrastruttura.

Nella [risposta](#) fornita all'interrogazione 11/XVII maggio del 2024 la Giunta ha specificato che il Documento di economia e finanza 2024-2026 (DEFR) della Regione è lo strumento di programmazione generale adottato dalla Giunta regionale il quale detta le linee strategiche, sia riferite alle competenze specifiche della Regione, sia per gli ambiti aventi un'importanza di grande rilievo per la qualità della vita della collettività stanziata sul territorio regionale. Tra questi ambiti, rientra la partecipazione nella società Autostrada del Brennero. Gli obiettivi che la Giunta regionale intende perseguire, attraverso i propri rappresentanti negli organi sociali, sono legati allo sviluppo economico del territorio con la contestuale tutela degli utenti e della popolazione residente lungo l'asse del Brennero, attraverso azioni di mitigazione dei disagi dovuti al traffico. Il presidente Kompatscher ha tuttavia ribadito che la Regione non ha competenze amministrative in materia di trasporti, salute e ambiente e che non si occupa del progetto BrennerLec e di iniziative analoghe.

La Regione, con una partecipazione del 32,2893%, è l'azionista di maggioranza di Autobrennero Spa. Per ovvie ragioni di opportunità politica, la stessa non può limitarsi a riscuotere passivamente il dividendo annuale ma, al contrario, deve promuovere forme per accertarsi del buon governo della società e del perseguitamento degli scopi sociali nonché delle imprese che la stessa si è assunta nei confronti del Ministero. Nel caso di specie, ci si attende che la Regione, anche in forma coordinata e congiunta con le Province autonome di Trento e di Bolzano, si assicuri che la propria partecipata effettui dei monitoraggi e delle stime sulle emissioni complessive per le diverse modalità di trasporto affinché sia soddisfatto l'impegno di *"ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto da emissioni di CO₂ dirette ed indirette"*. Più in generale ci si attenderebbe che gli enti pubblici azionisti siano partecipi ed attivi nel promuovere iniziative per valutare, adattare e concertare politiche pubbliche volte a introdurre incentivi, sussidi o regolamenti mirati per promuovere una mobilità neutrale dal punto di vista climatico ed ad impatto ambientale ridotto.



**Team K
Regionalratsfraktionen | Gruppo consiliare regionale
Trentino-Alto Adige/Südtirol**

Silvius-Magnago-Platz 6 | 39100 Bozen
Piazza Silvius Magnago, 6 | 39100 Bolzano

Se la Regione si sottrae al compito di controllare ed imprimere un indirizzo ad Autobrennero Spa, il rischio concreto è di inficiare l'efficacia delle politiche pubbliche promosse dalle province autonome di Trento e di Bolzano e dagli altri soci pubblici. Ad esempio, nel piano clima Alto Adige / Sudtirol 2040 si afferma che il settore dei trasporti è il maggior emittente di CO₂ con una quota pari al 44% del totale, che lo spostamento del trasporto merci in transito dalla strada alla rotaia sarà decisivo nel lungo periodo e che parallelamente servono però sistemi tariffari per i trasporti che siano politicamente sostenibili e che tengano conto dei costi reali e dell'impatto ambientale. A tal riguardo il piano si pone l'obiettivo di ridurre di almeno il 35% entro il 2030 e di quasi il 100% entro il 2037 (sempre rispetto al 2019) le emissioni di gas serra da mezzi pesanti alimentati con combustibili fossili, in transito o con partenza e destinazione in Alto Adige. E' evidente che se non si raccordano le politiche pubbliche, ed in particolare quelle trasportistiche, con i monitoraggi sulle emissioni e con le politiche gestionali delle proprie partecipate nel settore, un tale obiettivo diventa un colpevole e labile metodo per ingannare i cittadini rispetto agli obiettivi enunciati nei documenti programmatici.

Tutto ciò premesso,

si interroga la Giunta regionale per sapere:

1. se - in forma congiunta e coordinata con le Province di Trento e di Bolzano ed eventualmente con gli altri soci pubblici in Autobrennero Spa e valorizzando gli studi di settore già elaborati dalle agenzie per la protezione dell'ambiente, dagli enti di ricerca attivi sul territorio regionale e nel progetto *BrennerLec after-LIFE* - non ritiene di promuovere la realizzazione di un monitoraggio sistematico sulle emissioni complessive di gas climalteranti e di inquinanti sull'asse trasportistico del Brennero al fine di produrre dati ed analisi statistiche per misurare con costanza il perseguimento degli obiettivi climatici ed ambientali enunciati dalle istituzioni locali, nazioni ed internazionali;
2. se, in qualità di azionista di maggioranza, intenda esigere che nel bilancio di sostenibilità di Autobrennero Spa venga ampliata la sezione relativa alle emissioni complessive di gas climalteranti e inquinanti generate direttamente ed indirettamente dai trasporti di merci e di persone sull'asse trasportistico del Brennero e all'efficacia delle misure per ridurle;
3. se - in forma congiunta con gli altri enti pubblici interessati - non ritenga di costituire un gruppo di lavoro per individuare parametri ed obiettivi comuni al fine di coordinare la pianificazione degli interventi infrastrutturali, le politiche di mobilità sostenibile e dei trasporti locali, la definizione di una posizione comune sui sistemi tariffari e fiscali per i trasporti tenendo conto dei costi reali e dell'impatto ambientale al fine di promuovere iniziative politiche sostenibili nelle sedi statali ed europee coerenti con gli obiettivi del patto per il clima.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

I consiglieri regionali

Franz Ploner

Paul Köllensperger

Alex Ploner

Maria Elisabeth Rieder



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2024

Bozen, den 29. Oktober 2024
Prot. Nr. 3668/2.9.1-2024-62 RegRat

Nr. 62/XVII

An den
Präsidenten des Regionalrates
Roberto Paccher

A N F R A G E

Messung der verkehrsbedingten Gesamtemissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen auf der Brennerachse und Wirksamkeit der Maßnahmen zu deren Verringerung

Unter Luftverschmutzung versteht man das Vorhandensein von Schadstoffen in der Luft, die sowohl aus natürlichen als auch aus künstlichen Quellen stammen können. Im Verkehrssektor sind die Emissionen von Schadstoffen wie Stickoxiden (NOx), Feinstaub (PM) und Kohlendioxid (CO₂) besonders relevant. Diese Emissionen stammen hauptsächlich von Kraftfahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen, tragen erheblich zur Luftverschmutzung in den Städten bei und erhöhen die Gesundheitsrisiken für die Bevölkerung (*Emissions of air pollutants from transport in Europe*, European Environment Agency, 18. Dezember 2023).

Zu den verkehrsbedingten Emissionen zählen mehrere Schadstoffe, die sich unterschiedlich auf die menschliche Gesundheit, das Klima und die Umwelt auswirken. In den letzten Jahren ist der Ausstoß einiger Schadstoffe dank strengerer Vorschriften und klimafreundlicherer Technologien zurückgegangen. Allerdings sind die Werte einiger Schadstoffe nach wie vor hoch, sodass weitere Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen notwendig erscheinen. Die anhaltende Verstädterung und das zunehmende Verkehrsaufkommen stellen große Herausforderungen dar.

Um das Problem der Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen, ist es unerlässlich, die Schadstoffemissionen auf lokaler Ebene zu überwachen. Mit der Verwendung spezifischer Indikatoren (wie z.B. für NOx- und PM-Konzentrationen) lässt sich die Wirksamkeit von Umweltmaßnahmen bewerten. Darüber hinaus liefert die Analyse der Luftqualität wichtige Informationen, um die Bevölkerung zu informieren und gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen einzuleiten.

Die Verringerung der Luftschadstoffemissionen erfordert die Umsetzung verschiedener Strategien, darunter die Förderung eines nachhaltigen Verkehrs, den Umstieg auf Elektrofahrzeuge, die Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur und die Verkehrsberuhigung. Es ist besonders wichtig, dass die Umweltpolitik durch wissenschaftliche Daten gestützt wird, um sicherzustellen, dass die ergriffenen Maßnahmen die Luftverschmutzung tatsächlich verringern, die öffentliche Gesundheit schützen und somit zu einer gesünderen und nachhaltigeren Umwelt beitragen.

Im Kapitel „Investitionen“ der Nachhaltigkeitsbilanz 2023 der Brennerautobahn AG sieht genauso wie in der früheren Nachhaltigkeitsbilanzen, dass das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr mit Blick auf das Ende der Konzession mit einem Beschluss vom 25. Februar 2014 die Gesellschaft aufgefordert hat, die Konzession ab dem 1. Mai 2014 weiterzuführen, und zwar mit der Verpflichtung, für die ordentliche Instandhaltung und die Durchführung aller zuvor vereinbarten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheitsstandards der Infrastruktur zu sorgen, um den Autobahnbetrieb ohne Unterbrechung zu gewährleisten. Um den Forderungen des Ministeriums nachzukommen, verpflichtete sich die Brennerautobahn AG unter anderem dazu, „die Umwelt und die Anrainergebiete zu schützen, indem man a) die Lärmbelästigung durch die Planung und den Bau von Lärmschutzwänden verringert, b) die Erzeugung und Lieferung von Energie aus erneuerbaren Quellen und die Verbreitung alternativer Kraftstoffe mit geringen Umweltauswirkungen fördert, c) die Luftverschmutzung durch direkte und indirekte CO₂-Emissionen reduziert“.

Im Januar 2022 unterzeichneten die Partner der *BrennerLEC*-Initiative, d.h. die Landesagenturen für Umwelt von Trient und Bozen, die Universität Trient, das Unternehmen CISMA und der NOI Techpark, eine Vereinbarung, um die mit dem Projekt begonnene strategische und operative Zusammenarbeit fortzusetzen. Daraus entstand das Projekt *BrennerLEC after-LIFE*. Die bis dahin getesteten Probemaßnahmen wurden dadurch auch für den Dreijahreszeitraum 2022-2024 fortgesetzt. Die Vereinbarung sieht Folgendes vor: die Überwachung der mit den Maßnahmen verbundenen Vorteilen im Verkehrsmanagement, die Erstellung eines jährlichen Berichts über die Luftqualität in den Anrainergebieten an der Brennerautobahn und einer jährlichen Emissionsbilanz von Stickoxiden und Treibhausgasen für jeden Autobahnabschnitt in Trentino-Südtirol, die Wartung und den Ausbau des technischen Systems.

Ziel ist es dabei, das technische System weiterzuentwickeln und die Überwachung der mit den Maßnahmen verbundenen Vorteilen im Verkehrsmanagement fortzusetzen. Dafür wird ein jährlicher Bericht über die Luftqualität in den Anrainergebieten an der Brennerautobahn erstellt. Auf der Grundlage der gesammelten Ergebnisse werden im Rahmen der Weiterentwicklung der technischen und digitalen Innovation der Infrastruktur daraufhin weitere Maßnahmen in Betracht gezogen.

Auf die Anfrage Nr. 11/XVII antwortete die Regionalregierung Folgendes: Das Wirtschafts- und Finanzdokument 2024-2026 (WFDR) der Region ist das von der Regionalregierung verabschiedete allgemeine Planungsinstrument, welches die strategischen Leitlinien vorgibt, sowohl in Bezug auf die spezifischen Zuständigkeitsbereiche der Region als auch für jene Bereiche, die für die Lebensqualität der Bevölkerung von großer Bedeutung sind. Dazu zählt die Beteiligung an der Brennerautobahn AG. Die Ziele, die die Regionalregierung über ihre Vertreter in den Gesellschaftsorganen verfolgt, stehen im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Gebiets bei gleichzeitigem Schutz der Verkehrsteilnehmer und der an der Brennerachse lebenden Bevölkerung durch Maßnahmen zur Milderung der verkehrsbedingten Belastungen. Allerdings erklärte Präsident Kompatscher, die Region habe keine Verwaltungsbefugnisse in den Bereichen Verkehr, Gesundheit und Umwelt, weshalb sie nicht mit dem *BrennerLEC*-Projekt o.Ä. befasst ist.

Die Region ist mit einem Anteil von 32,2893% Mehrheitsaktionär der Brennerautobahn AG. Aus offensichtlichen Gründen der politischen Zweckmäßigkeit kann sie sich nicht darauf beschränken, die jährliche Dividende passiv zu kassieren, sondern muss sich für die gute Führung des Unternehmens, die Verfolgung seiner sozialen Ziele sowie die Erfüllung seiner Verpflichtungen gegenüber dem Ministerium einsetzen. Man erwartet, dass die Region auch in Absprache mit den autonomen Provinzen Trient und Bozen dafür sorgt, dass die Brennerautobahn AG die Gesamtemissionen der verschiedenen Verkehrsmodalitäten überwacht und berechnet, damit die Verpflichtung zur „*Verringerung der Luftverschmutzung durch direkte und indirekte CO₂-Emissionen*“ erfüllt wird. Im Allgemeinen würde man von öffentlichen Körperschaften erwarten, dass sie sich aktiv für die Bewertung, Anpassung und Abstimmung öffentlicher Maßnahmen einsetzen,

um gezielt Anreize, Fördergelder oder Verordnungen zur Förderung einer klimaneutralen und umweltfreundlichen Mobilität einzuführen.

Wenn sich die Region vor der Aufgabe drückt, die Brennerautobahn AG zu kontrollieren und ihr eine Ausrichtung vorzugeben, besteht die reale Gefahr, dass die Wirksamkeit der Maßnahmen der autonomen Provinzen Trient und Bozen und der anderen öffentlichen Gesellschafter untergraben wird. Im Klimaplan Südtirol 2040 heißt es, der Verkehr sei mit rund 44% der bedeutendste emittierende Sektor, der langfristig wichtigste Hebel liege in diesem Bereich in der Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Straße auf die Schiene, es bedürfe aber einer politisch nachhaltigen Bepreisung des Verkehrs, die der tatsächlichen Kosten sowie des Umweltverträglichkeit Rechnung trägt. Das Ziel lautet: Reduktion der Emission von Treibhausgasen auf dem Weg zur Netto-Null durch die Reduktion des konventionell (also mit Verbrennungsmotoren) betriebenen Schwerverkehrs im Transit und im Quell-Zielverkehr in Südtirol um 35% bis 2030 und um nahezu 100% bis 2037, immer bezogen auf das Jahr 2019. Es liegt auf der Hand, dass ein solches Ziel zu einer verlogenen, labilen Methode wird, um die Bürger in Bezug auf die in politischen Dokumenten verkündeten Ziele zu täuschen, wenn die öffentliche Verkehrspolitik und die Überwachung der Emissionen und der Führungsstrategie der im Verkehrssektor tätigen Tochtergesellschaften nicht Hand in Hand gehen.

All dies vorausgeschickt,

**befragen die unternertigten Regionalratsabgeordneten die Regionalregierung,
um Folgendes zu erfahren:**

1. Haben Sie vor, in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Provinzen Trient und Bozen sowie gegebenenfalls mit den anderen öffentlichen Anteilseignern der Brennerautobahn AG und unter Nutzung der Fachstudien der Landesumweltagenturen, der regional tätigen Forschungseinrichtungen und des Projekts *BrennerLec after-LIFE* die systematische Überwachung der Gesamtemissionen von Treibhausgasen und Schadstoffen auf der Brenner-Verkehrsachse durchzuführen, um Daten zu ermitteln, statistische Analysen zu erstellen und somit der Grad der Verwirklichung der von lokalen, nationalen und internationalen Institutionen festgelegten Klima- und Umweltziele laufend zu messen?
2. Haben Sie als Mehrheitsaktionär vor zu fordern, dass der Abschnitt der Nachhaltigkeitsbilanz der Brennerautobahn AG über direkt und indirekt durch den Güter- und Personenverkehr bedingte klimaschädliche Emissionen sowie über die Wirksamkeit der Maßnahmen zu deren Reduzierung ausgebaut wird?
3. Ziehen Sie zusammen mit den anderen betroffenen öffentlichen Stellen die Einsetzung einer Arbeitsgruppe in Erwägung, um einheitliche Parameter und Ziele zu erarbeiten, die Planung von Infrastrukturmaßnahmen für eine nachhaltige lokale Mobilitäts- und Verkehrspolitik zu koordinieren, ein einheitliches Tarif- und Steuersystemen für den Verkehr unter Berücksichtigung der realen Kosten und der Umweltauswirkungen festzulegen und politische Nachhaltigkeitsprojekte auf staatlicher und europäischer Ebene zu initiieren, die mit den Zielen des Klimapakts im Einklang stehen?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN
Franz PLONER
Paul KÖLLENSPERGER
Alex PLONER
Maria Elisabeth RIEDER