



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII Legislatura - Anno 2025

Trento, 16 gennaio 2025
prot. n. 230/2.6.2-2025-1 Cons. reg.

N. 3/XVII

V O T O **Lavori di ristrutturazione sul ponte Lueg e implicazioni per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol**

A partire dal 1° gennaio 2025, il ponte Lueg, situato sul lato tirolese dell'autostrada del Brennero, è operativo con corsia ridotta al fine di consentire importanti lavori di ristrutturazione, la cui conclusione è prevista nel 2027; questo intervento è essenziale per garantire la sicurezza e la funzionalità di una delle arterie stradali più cruciali d'Europa, che annualmente registra un traffico superiore ai 30 milioni di veicoli. La carenza di manutenzione negli anni da parte del gestore ha determinato un ammaloramento tale dell'infrastruttura da rendere gli interventi improcrastinabili.

Tuttavia, i lavori comportano una serie di problematiche rilevanti per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol, amplificando le difficoltà già esistenti legate alle crescenti restrizioni al traffico imposte in precedenza. Le ripercussioni vanno ben oltre il semplice rallentamento del traffico: le restrizioni e la parziale chiusura del ponte stanno causando congestioni significative, con un aumento dei tempi di percorrenza e un conseguente rischio per l'efficienza delle catene di approvvigionamento.

In particolare, la riduzione delle corsie - che prevede in via ordinaria una sola corsia aperta per senso di marcia e, in via straordinaria, per un numero definito di giornate all'anno, due corsie - comporta un maggiore rischio di incidenti e di blocchi, in un tratto stradale ad alta densità di traffico, mettendo in difficoltà sia il settore turistico che il trasporto commerciale. La congestione inoltre aumenterà il rischio di incidenti e il tempo di percorrenza, con effetti negativi sulla sicurezza stradale e sul traffico di merci, già gravemente compromesso dalle limitazioni in atto, senza trascurare i disagi enormi che questa situazione determina per gli autisti, su cui le lunghe attese si scaricano determinando condizioni di lavoro inaccettabili.

Inoltre, l'interruzione del traffico pesante e le limitazioni nei passaggi di veicoli a lunga percorrenza generano un ulteriore impatto sulle attività logistiche, sia a livello locale che internazionale. Le merci dirette verso il Nord Europa, in particolare, rischiano di subire ritardi considerevoli, con un effetto domino sulla produzione e sull'economia regionale. Gli operatori del settore hanno già segnalato difficoltà nell'organizzazione dei trasporti, a causa della combinazione di divieti, lavori in corso e congestione nelle aree limitrofe al ponte.

Per di più, sebbene i lavori siano necessari per la sicurezza dell'infrastruttura, il protrarsi degli stessi fino al 2027 avrà un impatto significativo sul turismo, un settore che rappresenta una delle principali

risorse economiche per la Regione. L'aumento del traffico in località alternative e la congestione delle strade secondarie potrebbero ridurre la capacità di attrarre turisti durante le stagioni di punta. Le difficoltà nell'accesso alle tante destinazioni turistiche popolari regionali possono influire negativamente sul numero di visitatori, con un impatto diretto sugli esercizi commerciali, le strutture ricettive e le attività locali che dipendono dal flusso turistico.

È di fondamentale importanza che le istituzioni politiche ed economiche della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol, in collaborazione con le regioni limitrofe e con il Governo italiano, adottino misure idonee a garantire un'adeguata accessibilità ai territori.

Questo intervento mira a minimizzare gli effetti negativi per residenti, turisti e per l'economia, in quanto le crescenti restrizioni al traffico non solo danneggiano il settore logistico, ma compromettono anche la competitività dell'intero sistema economico nazionale. Gli studi confermano che le imprese necessitano di vie di trasporto affidabili; le attuali limitazioni, tuttavia, mettono a rischio questa necessità, con un impatto economico stimato in circa 1,5 miliardi di euro annui sul settore del trasporto merci.

Nel 2025 l'Italia si trova in una fase cruciale per la ripresa economica post-pandemia. Le aziende italiane, in particolare quelle dei settori manifatturiero e della logistica, sono impegnate nel recupero delle perdite e nell'adattamento a un mercato in continuo cambiamento. In tale contesto, risulta imprescindibile rivedere e rimodulare i divieti in modo tale da non danneggiare ulteriormente l'economia nazionale, in particolare le imprese impegnate nell'esportazione verso il Nord Europa. Nel 2022, il valore delle esportazioni italiane verso i Paesi nordici ha superato i 25 miliardi di euro, confermando l'importanza di mantenere vie di comunicazione efficienti.

Nonostante la centralità del Brennero all'interno del Corridoio SCAN-MED, i divieti imposti unilateralmente dal Tirolo austriaco stanno diventando sempre più restrittivi, creando difficoltà nelle relazioni tra i Länder e generando una disparità di trattamento tra veicoli austriaci e non austriaci. Questo comporta conseguenze dirette sul traffico in Italia, e in particolare nella Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol, con ripercussioni economiche e per le imprese locali che operano nei settori dell'export e del trasporto su strada.

A ciò si aggiunge il fatto che le difficoltà nei rapporti commerciali sono amplificate dal trattamento differenziato riservato ai veicoli pesanti provenienti da vari Paesi, una problematica sollevata anche dalla Germania. Secondo le stime, il 40% dei mezzi pesanti che transitano attraverso il Brennero proviene da Paesi non austriaci, e le attuali restrizioni stanno generando ritardi significativi nelle consegne.

Le recenti dichiarazioni dell'assessore tirolese alla viabilità, René Zumtobel, che ha espresso la speranza che queste limitazioni spingano gli autotrasportatori a scegliere altre direttrici per attraversare le Alpi, evidenziano un'intenzione che sembra in contrasto con gli obiettivi dichiarati, sia in relazione alla gestione dell'infrastruttura che dal punto di vista ambientale. Infatti, dal punto di vista ambientale, questa gestione risulta fortemente negativa, poiché determina un aumento esponenziale dell'inquinamento, in particolare nel territorio altoatesino, a causa della paralisi del traffico. Al contrario, una gestione più fluida contribuirebbe significativamente a ridurre l'impatto ambientale.

In considerazione delle problematiche sopra esposte, si rende urgente l'adozione di misure concrete per decongestionare il traffico e mitigare gli effetti negativi sui territori e sull'economia.

In particolare, si richiede:

1. la sospensione del divieto di circolazione notturna per i camion. Tale misura sarebbe fondamentale per permettere il transito delle merci durante le ore notturne, riducendo la congestione durante il giorno e alleviando la pressione sulle infrastrutture stradali locali;
2. una revisione del calendario dei divieti di transito, in modo da adattarlo meglio alle esigenze del traffico commerciale e alle necessità logistiche delle aziende, evitando restrizioni eccessive che penalizzano le imprese e il settore dei trasporti.

Queste soluzioni permetterebbero di alleviare il carico sulle infrastrutture e ridurre i disagi per i cittadini e le imprese, favorendo il regolare svolgimento dei lavori sul ponte Lueg e la continuità del traffico commerciale. Inoltre, darebbero un impulso significativo al settore turistico, fondamentale per l'economia della Regione, garantendo una più facile accessibilità alle località regionali.

Per queste ragioni, è fondamentale che la Regione, in qualità di ente a statuto speciale, e lo Stato italiano proseguano nel sollecitare il Tirolo e l'Austria affinché vengano rimossi, in particolare, i divieti notturni. Le conseguenze negative di tali restrizioni infatti gravano pesantemente sui nostri territori, considerato che i lavori di ristrutturazione sul ponte Lueg si concluderanno solo nel 2027. Un ulteriore rischio legato alla durata di tali lavori è rappresentato dalla possibile obsolescenza delle soluzioni infrastrutturali attuali, che potrebbero non essere sufficienti per soddisfare la crescente domanda di traffico, creando un ulteriore colpo per la competitività delle imprese locali e nazionali.

Parallelamente, risulta auspicabile incrementare il volume del traffico su rotaia, attraverso un ampliamento della RO.LA. con una sollecita accelerazione dei relativi lavori. Un tale intervento si inserisce nell'ambito di un obiettivo fondamentale, ovvero il conseguimento di un maggiore equilibrio tra il trasporto su gomma e quello su ferro, che potrà essere realizzato grazie all'apertura del tunnel del Brennero, alle opere infrastrutturali collegate, all'ammodernamento dell'interporto di Trento (anch'esso partecipato dalla Regione) e ai numerosi investimenti previsti nel project financing di Autobrennero. Tali azioni avranno ripercussioni positive e rilevanti anche sul traffico commerciale, favorendo una maggiore efficienza complessiva del sistema logistico.

Appare da ultimo opportuno ricordare che il viadotto Colle Isarco, una delle opere più rilevanti dell'autostrada del Brennero, è stato recentemente oggetto di un intervento di consolidamento che ne ha addirittura aumentato la portata senza necessità di chiusure, dimostrando che interventi strutturali complessi possono essere realizzati senza compromettere la funzionalità del traffico.

Infine, è importante rimarcare che la Commissione europea ha deciso di sostenere l'Italia nel ricorso contro l'Austria dinanzi alla Giustizia europea. Tale supporto consentirà alla Commissione di esprimere il proprio parere nel procedimento avviato dal Governo italiano, finalizzato ad accertare le inadempienze da parte austriaca. La risoluzione di queste problematiche è cruciale per la continuità e la sostenibilità del sistema di trasporto e per la competitività economica del nostro Paese, in un contesto di sempre maggiore interconnessione tra i mercati europei.

Tutto ciò premesso e considerato,

**il Consiglio regionale della Regione Trentino-Alto Adige,
ai sensi dell'articolo 35 dello Statuto di autonomia,
fa voti al Parlamento e al Governo italiano affinché**

1. si faccia promotore di una richiesta volta a garantire la circolazione del traffico sul ponte Lueg, prevedendo la predisposizione di un cantiere che consenta l'utilizzo di entrambe le corsie per senso di marcia in quanto un intervento in tal senso permetterebbe di mantenere il normale flusso veicolare senza compromettere la sicurezza di coloro che percorrono l'arteria;

2. si intervenga, anche coinvolgendo il livello europeo, per la sospensione del divieto di circolazione notturna per i camion almeno per tutta la durata dei lavori che interessano il ponte Lueg;
3. si intervenga al fine di redigere una revisione del calendario dei divieti di transito, in modo da adattarlo meglio alle esigenze del traffico commerciale e alle necessità logistiche delle aziende, evitando restrizioni eccessive che penalizzano le imprese e il settore dei trasporti.

**Il Consiglio regionale inoltre impegna
la Giunta a:**

- sensibilizzare su questo tema anche i Consigli regionali delle regioni limitrofe, affinché esprimano a loro volta analogo voto.

F.to: LA CONSIGLIERA REGIONALE
Vanessa MASÈ



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Trient, den 16. Jänner 2025
Prot. Nr. 230/2.6.2-2025-1 RegRat

Nr. 3/XVII

B E G E H R E N S A N T R A G

Sanierungsarbeiten an der Luegbrücke und Auswirkungen für die Region Trentino-Südtirol

Seit dem 1. Jänner 2025 ist die Luegbrücke, die sich auf der Tiroler Seite der Brennerautobahn befindet, nur mehr einspurig befahrbar, da wichtige Sanierungsarbeiten durchgeführt werden müssen, deren Abschluss für 2027 vorgesehen ist. Diese Arbeiten sind unerlässlich, um die Sicherheit und Verkehrsauglichkeit einer der wichtigsten Verkehrsadern Europas, die jährlich von mehr als 30 Millionen Fahrzeugen genutzt wird, zu gewährleisten. Jahrelange Versäumnisse des Betreibers in puncto Wartung haben zu einem so fortgeschrittenen Verfall der Infrastruktur geführt, dass die durchzuführenden Arbeiten nicht länger aufgeschoben werden können.

Die Sanierungsarbeiten sind für die Region Trentino-Südtirol in mehrerlei Hinsicht problematisch, denn sie verschärfen die bereits bestehenden Schwierigkeiten, die auf in der Vergangenheit eingeführte und zunehmend restiktivere Verkehrsbeschränkungen zurückgehen. Die Folgen gehen weit über Verkehrsbehinderungen hinaus: Die Beschränkungen und die teilweise Sperrung der Brücke führen zu erheblichen Staus, in der Folge zu längeren Fahrtzeiten, wodurch die Effizienz der Lieferketten gefährdet wird.

Insbesondere führt die Verringerung der Fahrspuren – in der Regel ist nur eine Spur in beide Fahrtrichtungen offen, in Ausnahmefällen an wenigen vorgegebenen Tagen im Jahr zwei – zu einem höheren Unfallrisiko und Blockaden auf einem stark frequentierten Straßenabschnitt. Dies stellt sowohl den Tourismus- als auch den Transportsektor vor erhebliche Herausforderungen. Die Staus werden zudem das Unfallrisiko und die Fahrtzeiten erhöhen, was negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Güterverkehr hat, der bereits durch die bestehenden Verkehrsbeschränkungen stark beeinträchtigt ist. Hinzu kommen die enormen Unannehmlichkeiten für die Fahrer, die unter den langen Wartezeiten leiden, was zu inakzeptablen Arbeitsbedingungen führt.

Zudem wirken sich Fahrverbote für LKWs und die Blockabfertigung des Fernverkehrs negativ auf die Logistik aus, und zwar sowohl auf lokaler als auch auf internationaler Ebene. Besonders die Warentransporte Richtung Nordeuropa laufen Gefahr, erhebliche Verzögerungen zu erfahren, was eine mögliche Kettenreaktion für die Produktion und die regionale Wirtschaft auslösen kann. Die in dieser Branche tätigen Wirtschaftsteilnehmer haben auch darauf hingewiesen, dass sich die

Organisation der Transporte durch die Kombination aus Fahrverboten, laufenden Arbeiten und Staus rund um die Brücke als zunehmend schwierig gestaltet.

Wenngleich die Arbeiten für die Sicherheit der Infrastruktur unerlässlich sind, werden diese, da sie sich bis 2027 hinziehen werden, erhebliche Auswirkungen auf den Tourismus haben, der eine der wichtigsten Säulen der regionalen Wirtschaft bildet. Die Verkehrszunahme in bestimmten Gebieten und die Überlastung der Nebenstraßen könnten dazu führen, dass in der Hauptreisezeit weniger Touristen anreisen werden. Die erschwerte Anreise zu den vielen beliebten touristischen Zielen der Region könnte sich negativ auf die Besucherzahlen auswirken, mit direkten Folgen für Handelsbetriebe, Beherbergungsbetriebe und lokale Aktivitäten, die vom Touristenstrom abhängen.

Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die politischen und wirtschaftlichen Institutionen der Region Trentino-Südtirol in Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen und der italienischen Regierung geeignete Maßnahmen ergreifen, um eine angemessene Erreichbarkeit der Gebiete sicherzustellen.

Dieser Begehrensantrag setzt es sich zum Ziel, die negativen Auswirkungen für die Anwohner, Touristen und die Wirtschaft zu minimieren, da die zunehmenden Verkehrsbeschränkungen nicht nur den Logistiksektor schädigen, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten italienischen Wirtschaftssystems beeinträchtigen. Studien belegen, dass Unternehmen auf zuverlässige Verkehrswege angewiesen sind: diese sind durch die aktuellen Einschränkungen gefährdet, wobei die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Bereich des Güterverkehrs auf etwa 1,5 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt werden.

Das Jahr 2025 ist für die wirtschaftliche Erholung nach der Pandemie von entscheidender Bedeutung. Die italienischen Unternehmen, allem voran die Bereiche Industrie und Logistik, versuchen die erlittenen Verluste wettzumachen und sich dem ständig ändernden Markt anzupassen. Es ist daher unerlässlich, die bestehenden Fahrverbote zu überdenken und aufzuweichen, um die italienische Wirtschaft und insbesondere den Export in nordeuropäische Länder nicht weiter zu schädigen. 2022 überstieg der Wert der italienischen Exporte in genannte Länder 25 Milliarden Euro, was die Bedeutung der Aufrechterhaltung effizienter Verkehrswege unterstreicht.

Trotz der zentralen Bedeutung der Brennerstrecke im Korridor Skandinavien-Mittelmeer (ScanMed) werden die einseitig von Tirol auferlegten Fahrverbote zunehmend restriktiver, was zu Schwierigkeiten in den Beziehungen zwischen den Ländern und zu einer Ungleichbehandlung zwischen österreichischen und Fahrzeugen anderer Länder führt. Dies hat direkte Auswirkungen auf den Verkehr in Italien, oder vielmehr in der Region Trentino-Südtirol, und bedingt wirtschaftliche Konsequenzen für lokale Unternehmen, die im Export- und Transportsektor tätig sind.

Hinzu kommt, dass die erschwerten Handelsbeziehungen durch die unterschiedliche Behandlung von Schwerfahrzeugen aus verschiedenen Ländern weiter verstärkt werden, ein Problem, das auch von Deutschland aufgeworfen wurde. Schätzungen zufolge stammen etwa 40 % der Schwerfahrzeuge, die den Brenner passieren, nicht aus Österreich, und die aktuellen Einschränkungen verursachen erhebliche Lieferverzögerungen.

Die jüngsten Aussagen des Tiroler Verkehrslandesrates René Zumtobel, der die Hoffnung äußerte, dass diese Einschränkungen die Transportunternehmer dazu bewegen mögen, andere Routen zum Überqueren der Alpen zu wählen, stehen im Widerspruch zu den erklärten Zielen, und zwar sowohl im Hinblick Blick auf die Verwaltung der Infrastruktur als auch auf die Umwelt. Tatsächlich ist diese Vorgehensweise ökologisch sehr negativ, da bedingt durch den stockenden Verkehr eine exponentielle Zunahme der Umweltverschmutzung, insbesondere in Südtirol, zu erwarten ist. Im Gegensatz dazu würde eine flüssigere Verkehrsführung wesentlich zur Reduzierung der Umweltbelastung beitragen.

Angesichts der oben genannten Problematiken ist es dringend erforderlich, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um den Verkehr zu entzerrn und die negativen Auswirkungen für die Länder und die Wirtschaft abzufedern.

Konkret wird Folgendes gefordert:

1. Die Aufhebung des Nachtfahrverbots für Schwerfahrzeuge. Diese Maßnahme wäre wichtig, damit der Gütertransport in die Nachtstunden verlegt werden kann, um so das Verkehrsaufkommen untertags zu senken und den Druck von den Ortsstraßen zu nehmen;
2. eine Überarbeitung des Fahrverbotskalenders, um diesen besser an die Bedürfnisse des Handelsverkehrs und die logistischen Erfordernisse der Unternehmen anzupassen und exzessive Beschränkungen zu vermeiden, die die Unternehmen und den Transportsektor unverhältnismäßig belasten.

Diese Lösungen würden dazu beitragen, die Belastung der Infrastrukturen zu verringern und die Beeinträchtigungen für Bürger und Unternehmen zu minimieren. Sie würden zugleich den reibungslosen Ablauf der Arbeiten an der Luegbrücke und die Stabilität des Warenverkehrs garantieren. Zudem wäre dies ein wichtiger Impuls für den Tourismus, zumal man lokale Reiseziele besser erreichen könnte.

Aus diesem Grund ist es unerlässlich, dass die Region als autonome Körperschaft und der italienische Staat auch weiterhin Tirol und Österreich auffordern, allem voran die Nachtfahrverbote aufzuheben. Die negativen Auswirkungen dieser Einschränkungen sind für unsere Gebiete schwerwiegend, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Sanierungsarbeiten der Luegbrücke erst im Jahr 2027 abgeschlossen sein werden. Mit der geplanten Dauer der genannten Arbeiten geht ein weiteres Risiko einher, nämlich dass sich die derzeit nutzbaren Infrastrukturen als obsolet erweisen und dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht standhalten werden, was die Wettbewerbsfähigkeit unserer lokalen und auch der italienischen Unternehmen noch zusätzlich belasten könnte.

Gleichzeitig wäre eine Steigerung des Warentransports auf der Schiene wünschenswert, was durch einen Ausbau der RO.LA und eine umgehende Beschleunigung der entsprechenden Arbeiten erzielt werden könnte. Dadurch würde ein Schritt hin zum übergeordneten Ziel gesetzt, nämlich ein besseres Gleichgewicht zwischen dem Transport auf der Straße und der Schiene zu schaffen. Dieses wird mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels, der damit verbundenen Infrastrukturen, der Modernisierung des Verladebahnhofs von Trient (an dem die Region ja beteiligt ist) sowie dank der zahlreichen Investitionen im Rahmen der Projektfinanzierung der Brennerautobahn möglich werden. Diese Maßnahmen werden auch positive und beachtliche Auswirkungen auf den Warenverkehr haben und die Gesamteffizienz des Logistiksystems fördern.

Abschließend sei daran erinnert, dass das Viadukt in Gossensaß, eines der bedeutendsten Bauwerke auf der Brennerautobahn, kürzlich einer Sanierung zur Erhöhung der Tragfähigkeit unterzogen wurde, ohne dass eine Sperrung erforderlich war. Dies zeigt, dass komplexe strukturelle Eingriffe durchgeführt werden können, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Schließlich ist es wichtig hervorzuheben, dass die Europäische Kommission beschlossen hat, Italien bei der Klage gegen Österreich vor dem Europäischen Gerichtshof zu unterstützen. Diese Unterstützung ermöglicht es der Kommission, ihre Stellungnahme im Verfahren abzugeben, das von der italienischen Regierung eingeleitet wurde, um die Verstöße seitens Österreichs festzustellen. Die Lösung dieser Probleme in einem Kontext zunehmender Verflechtung der europäischen Märkte ist entscheidend für die Aufrechterhaltung und Tragfähigkeit des Verkehrssystems sowie für die Wettbewerbsfähigkeit Italiens.

All dies vorausgeschickt,

**richtet der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol
gemäß Artikel 35 des Autonomiestatuts
einen Begehrensantrag an das italienische Parlament bzw. an die Regierung, auf dass:**

1. sie die Gewährleistung des Verkehrs auf der Luegbrücke fordern. Dazu ist die Baustelle so einzurichten, dass die zweispurige Verkehrsführung in beide Fahrtrichtungen möglich wird, um den normalen Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, ohne die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gefährden.
2. das Nachtfahrverbot für LKWs zumindest für die Dauer der Arbeiten an der Luegbrücke ausgesetzt wird. Hierzu kann auch die Europäische Union einbezogen werden;
3. der Fahrverbotskalender überarbeitet wird, um ihn besser an die Bedürfnisse des Warenverkehrs und die logistischen Erfordernisse der Unternehmen anzupassen und exzessive Beschränkungen zu vermeiden, die die Unternehmen und den Transportsektor unverhältnismäßig belasten.

Der Regionalrat verpflichtet zudem die Regionalregierung:

- auch die Regionalräte der angrenzenden Regionen auf dieses Thema aufmerksam zu machen, damit auch diese einen entsprechenden Beschluss fassen.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETE
Vanessa MASÈ