



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

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

CONSIGLIO REGIONALE REGIONALRAT
25 FEB. 2025
PROT. N. 796

29.1-2025-22

Al Presidente del Consiglio regionale  
Roberto Paccher

SEDE

Bolzano, 24 febbraio 2025

Interrogazione n. 102 /XVII

**Criticità del corridoio del Brennero e le misure di mitigazione individuate dal rapporto  
iMONITRAF!**

Il [rapporto annuale iMONITRAF! 2023](#) fornisce un quadro dettagliato sulle criticità ambientali e infrastrutturali dei corridoi alpini, con particolare riferimento all'asse del Brennero, monitorando l'impatto del traffico pesante e individuando soluzioni per ridurre gli effetti negativi;

iMONITRAF! è una rete transalpina di collaborazione tra le regioni interessate dai principali corridoi di transito, nata per sviluppare politiche condivise volte a favorire il trasferimento modale e la riduzione delle emissioni di inquinanti;

Il rapporto evidenzia che il corridoio del Brennero presenta criticità specifiche, tra cui:

1. La crescita costante dei volumi di traffico pesante, tornati ai livelli pre-pandemia, superando gli obiettivi di riduzione annuale previsti;
2. Le concentrazioni di NO<sub>2</sub>, seppur in calo, restano vicine ai limiti europei, soprattutto nei siti di monitoraggio di Bressanone Sud e Avio;
3. La persistente congestione autostradale, che incide negativamente sulla qualità dell'aria e sull'accessibilità locale e regionale;

Tra le misure proposte per il Brennero nel rapporto iMONITRAF! figurano:

1. Il progetto "BrennerLEC After-Life", avviato nel 2023, che prevede la riduzione dinamica dei limiti di velocità in alcuni tratti autostradali per migliorare la qualità dell'aria e fluidificare il traffico;
2. L'implementazione di un sistema digitale di gestione del traffico pesante basato su prenotazioni a fasce orarie (slot reservation), sviluppato in collaborazione con il Tirolo e la Baviera;
3. L'introduzione di pedaggi differenziati in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, resi possibili dal nuovo quadro della direttiva Eurovignetta, con effetti diretti sui costi del trasporto su strada;

Si sottolinea la necessità di un coordinamento transnazionale tra i corridoi alpini per evitare effetti di spostamento del traffico e garantire una strategia coerente ed efficace;

Tutto ciò premesso,

**si interroga la Giunta regionale per sapere:**



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

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

1. Quali criticità specifiche, evidenziate dal rapporto iMONITRAFI, risultano attualmente più rilevanti per il corridoio del Brennero, con particolare riferimento agli impatti del traffico pesante su ambiente e salute pubblica, e quali azioni immediate sono previste per affrontarle;
2. Quali iniziative concrete siano state adottate dalla società partecipata regionale Autostrada del Brennero Spa in risposta alle ipotesi di intervento suggerite dal rapporto iMONITRAFI, con riferimento specifico al progetto "BrennerLEC After-Life" e all'attuazione del sistema di prenotazione delle fasce orarie per i mezzi pesanti;
3. Se, e in che modo, la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol abbia attivato o intenda attivare attività di lobby presso le istituzioni europee e nazionali per modificare il quadro normativo vigente, al fine di aumentare l'efficacia degli strumenti gestionali volti alla riduzione delle emissioni di inquinanti sull'asse del Brennero e, più in generale, sull'arco alpino, e quali passi concreti siano stati intrapresi in tale direzione;
4. Se siano previsti incentivi regionali per la decarbonizzazione della flotta di mezzi pesanti, come sconti sui pedaggi o accessi prioritari per i veicoli a zero emissioni, nell'ambito di un piano coordinato di riduzione dell'impatto ambientale del traffico transalpino;
5. Quali forme di coordinamento transnazionale siano attualmente attive o in fase di sviluppo tra i corridoi alpini, per garantire una strategia congiunta e coerente, evitando effetti collaterali di spostamento del traffico verso altri assi meno regolamentati.

A norma di regolamento, si chiede risposta scritta.

I consiglieri regionali

Franz Ploner

Paul Köllensperger

Alex Ploner

Maria Elisabeth Rieder



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE  
REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2025

Bozen, den 24. Februar 2025  
Prot. Nr. 796/2.9.1-2025-22 RegRat  
vom 25. Februar 2025

**Nr. 102/XVII**

An den  
Präsidenten des Regionalrates  
Roberto Paccher

---

**A N F R A G E**

**Schwachstellen des Brenner-Korridors und im iMONITRAF!-Bericht empfohlene  
Entlastungsmaßnahmen**

Der Jahresbericht iMONITRAF! 2023 bietet einen detaillierten Überblick über die Schwachstellen der Alpenkorridore, insbesondere der Brennerachse, mit einem Fokus auf Umwelt und Infrastruktur. Er überwacht die Auswirkungen des Schwerverkehrs und präsentiert Lösungen zur Verringerung seiner negativen Folgen.

iMONITRAF! ist ein alpenübergreifendes Netzwerk, in dem die von den Haupttransitkorridoren durchquerten Regionen zusammenarbeiten. Es wurde gegründet, um gemeinsame Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung und zur Verringerung der Schadstoffemissionen zu entwickeln.

Der Bericht identifiziert die spezifischen Schwachstellen des Brenner-Korridors heraus, darunter:

1. Die kontinuierliche Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens hat wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht und überschreitet die ursprünglich festgelegten jährlichen Reduktionsziele;
2. Die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen sind zwar rückläufig, liegen aber weiterhin insbesondere an den Messstellen Brixen Süd und Avio nahe den europäischen Grenzwerten;
3. Die chronische Überlastung der Autobahnen wirkt sich negativ auf die Luftqualität und die lokale und regionale Erreichbarkeit aus.

Die im iMONITRAF!-Bericht empfohlenen Maßnahmen für die Brennerachse umfassen:

1. Das Projekt „BrennerLEC After-Life“, das 2023 gestartet wurde und eine dynamische Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Autobahnabschnitten vorsieht, um die Luftqualität zu verbessern und den Verkehr zu entlasten;
2. Die Einführung eines digitalen Schwerverkehrsmanagementsystems auf der Basis von Zeitfensterreservierungen (slot reservation), das in Zusammenarbeit mit Tirol und Bayern entwickelt werden soll;
3. Die Einführung einer nach CO<sub>2</sub>-Emissionen gestaffelten Maut, die durch die Eurovignetten-Richtlinie ermöglicht wird und direkte Auswirkungen auf die Straßenverkehrskosten hat.

Eine transnationale Koordinierung zwischen den Alpenkorridoren ist notwendig, um Verkehrsverlagerungseffekte zu vermeiden und eine kohärente und effiziente Strategie zu gewährleisten.

All dies vorausgeschickt,

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

1. Welche spezifischen Schwachstellen, die im iMONITRAF!-Bericht hervorgehoben wurden, sind aktuell für den Brennerkorridor am dringendsten, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit? Welche Sofortmaßnahmen sind geplant, um diese Probleme zu lösen?
2. Welche konkreten Maßnahmen hat die Brennerautobahn AG, die eine Gesellschaft mit der Beteiligung der Region ist, im Hinblick auf die Empfehlungen des iMONITRAF!-Berichts ergriffen, insbesondere in Bezug auf das Projekt „BrennerLEC After-Life“ und die Einführung eines Zeitfensterreservierungssystems für den Schwerlastverkehr?
3. Hat die Region Trentino-Südtirol Lobbyarbeit bei europäischen und nationalen Institutionen betrieben oder gedenkt sie, dies zu tun, um den derzeitigen Rechtsrahmen zu ändern, auf dass die Wirksamkeit von Instrumenten zur Verringerung der Schadstoffemissionen auf der Brennerachse und allgemein im Alpenbogen gesteigert wird? Welche konkreten Schritte in diese Richtung wurden unternommen?
4. Sind im Rahmen eines koordinierten Plans zur Verringerung der Umweltauswirkungen des transalpinen Verkehrs regionale Anreize für die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs vorgesehen, wie z.B. Ermäßigungen auf Mautgebühren oder vorrangige Zufahrt für emissionsfreie Fahrzeuge?
5. Welche Arten der transnationalen Koordination zwischen Alpenkorridoren sind derzeit aktiv bzw. in Vorbereitung, um eine gemeinsame und kohärente Strategie zu gewährleisten und Nebeneffekte der Verkehrsverlagerung auf andere, nicht so streng regulierte Achsen zu vermeiden?

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

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