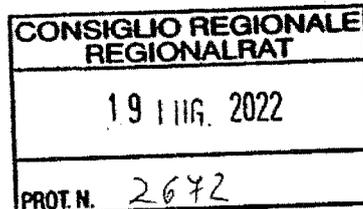




CONSIGLIO DELLA REGIONE TRENINO - ALTO ADIGE / SÜDTIROL
Gruppo Consiliare regionale Civica Trentina

Trento, 19 luglio 2022

Al Presidente del
Consiglio Regionale



SEDE

ore 15:36

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO *N. 4*

Disegno di legge n. 53: Assestamento del bilancio di previsione della Regione autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol per gli esercizi finanziari 2022-2024 (presentato dalla Giunta regionale)

Per una soluzione condivisa relativamente ai recenti divieti di transito per i TIR attraverso il corridoio del Brennero che finiscono col danneggiare le imprese trentine e sud-tirolesi

Visto che l'assestamento di bilancio regionale per il 2022-2024, in particolare nella Tabella A, nella missione 18 si fa riferimento alle relazioni con le altre autonomie territoriali e locali; considerato che la Regione è il raccordo ideale tra le due Province il tema qui proposto coinvolge sia le autonomie territoriali locali che la Regione stessa e pertanto si vuole impegnare parte del bilancio anche a porre attenzione al tema della mobilità e alle sue ricadute nell'ambito dell'economia regionale. Per questo risulta importante valorizzare la collaborazione tra le nostre Autonomie anche per contrastare gli effetti della crisi economica in atto.

In Italia ed in Europa tiene banco in questo periodo tra le altre questioni aperte (crisi economica internazionale, costi delle materie prime e dei carburanti, guerra in Ucraina), anche la questione logistica, tanto da poter parlare di crisi infrastrutturale sistemica. A rallentare il trasporto e le comunicazioni non c'è solo la crisi Ucraina, ma anche i grandi lavori di ammodernamento ferroviario, soprattutto in Germania, che stanno riducendo, sia pure temporaneamente, la capacità di trasporto complessiva delle merci causando anche ritardo nella marcia dei convogli.



CONSIGLIO DELLA REGIONE TRENINO - ALTO ADIGE / SÜDTIROL
Gruppo Consiliare regionale Civica Trentina

A questo temporaneo rallentamento che si può comprendere, se ne aggiunge uno, il solito, ossia i divieti imposti dal Tirolo che hanno coinciso proprio con l'inizio dei lavori sulla rete ferroviaria germanica e che causano non solo disagi, ma danni consistenti all'economia stimati, per quella italiana, in 1,2 miliardi di Euro.

Non si tratta di un danno solo per la logistica e i trasporti, ma si riverbera su tutta l'economia e comporta perdita di competitività della nostra Regione e dell'Italia, considerando che il 70% delle esportazioni italiane va per la maggior parte nel Nord Europa e proprio attraverso il Brennero. Inoltre le nostre esportazioni regionali dipendono dal mercato tedesco e nord-europeo e l'interscambio commerciale avviene proprio attraverso il corridoio Scandinavo-Mediterraneo di cui il Brennero è la spina dorsale. Stiamo parlando di un volume di affari di 170 mld di € annui.

Nonostante quindi la crisi economica di livello internazionale, il conflitto Ucraino e i disagi conseguenti al rinnovo delle infrastrutture ferroviarie germaniche, dal 2 luglio il Tirolo ha introdotto arbitrariamente e contro ogni regola sulla libera circolazione delle merci, un ulteriore inasprimento ai divieti di circolazione dei TIR. Il fatto increscioso è che questi nuovi divieti riguardano unicamente i mezzi in transito da e per l'Italia e la Germania e non i traffici con destinazione e origine tirolese, non solo, le restrizioni non si applicano a veicoli guidati da cittadini austriaci o alle imprese di autotrasporto con sede in Austria, ni veicoli che partono o arrivano da o per una località austriaca sono esonerati.

Inoltre dal 2 luglio al 15 agosto il divieto di circolazione il sabato è anticipato alle ore 07.00 e da questi divieti ovviamente i mezzi austriaci sono esclusi. Questa esclusione è una palese violazione delle regole e anche una discriminazione che compromette la leale concorrenza distorcendo le regole del mercato. L'Anita, associazione di settore di Confindustria, sottolinea come tali limitazioni danneggino tutto il comparto, non solo quello regionale, ma anche nazionale, con gravi ricadute sull'economia che già soffre per la contingente situazione. Senza considerare che la mancata reciprocità nella gestione del traffico transalpino determina che le conseguenze dovute al blocco, derivante dalle limitazioni, incidono pesantemente sulla nostra viabilità ordinaria ed autostradale creando davvero una situazione difficile per autisti e automezzi, incolonnati magari per ore e una ricaduta negativa anche sulla salubrità dell'aria e la vivibilità delle nostre valli.



CONSIGLIO DELLA REGIONE TRENINO - ALTO ADIGE / SÜDTIROL
Gruppo Consiliare regionale Civica Trentina

La Regione Trentino - Alto Adige/Südtirol favorisce i rapporti con e tra le autonomie territoriali, per cui anche tra le due Province Autonome, per tale ragione sembrerebbe più che opportuno promuovere un tavolo di confronto tra Province e Regione per arrivare a formulare una proposta condivisa da portare all'attenzione sia del Governo Centrale italiano che dell'Europa, al Commissario europeo per la concorrenza, affinché non ignorino queste palesi e costanti violazioni alla corretta competizione commerciale.

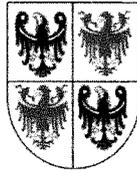
Tutto ciò premesso, nell'ambito dell'assestamento del bilancio della Regione Autonoma Trentino- Alto Adige / Südtirol per gli esercizi finanziari 2022-2024,

Il Consiglio Regionale impegna la Giunta Regionale

a promuovere un confronto tra le Province autonome e la Regione per arrivare a formulare una proposta condivisa da portare all'attenzione del Governo italiano e della Commissione Europea che riguardi le modalità per promuovere il rispetto anche da parte del Tirolo austriaco delle regole per una corretta competizione commerciale;

a promuovere un confronto transfrontaliero con la regione del Tirolo austriaco per una apertura sulle limitazioni che alla luce anche dei lavori sulla rete germanica, risultano altamente penalizzanti per il nostro autotrasporto regionale.

Vanessa Masè



Trient, 19. Juli 2022
Prot. Nr. 2672/RegRat

An den
Präsidenten des Regionalrats

**Tagesordnungsantrag Nr. 4 zum Gesetzentwurf Nr. 53/XVI
„Nachtragshaushalt der autonomen Region Trentino-Südtirol für die Haushaltsjahre 2022-
2024“ (eingebracht von der Regionalregierung)**

Für eine gemeinsam vorangebrachte Lösung hinsichtlich der letzthin erlassenen Fahrverbote für LKWs über den Brennerkorridor, die den Trentiner und Südtiroler Unternehmen zum Schaden gereichen

Hervorgehoben, dass im Nachtragshaushalt der autonomen Region Trentino-Südtirol für die Haushaltsjahre 2022-2024, allem voran in der Tabelle A, im Aufgabenbereich 18, Bezug genommen wird auf die Beziehungen zu den anderen Gebiets- und Lokalkörperschaften.

In Anbetracht dessen, dass die Region das ideale Bindeglied zwischen den beiden Provinzen ist, da das hier unterbreitete Thema sowohl die autonomen Provinzen als auch die Region selbst betrifft, so dass ein Teil der Geldmittel des Haushalts auch für Fragen der Mobilität und seine Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft zweckgebunden werden soll. Aus diesem Grund scheint es wichtig, die Zusammenarbeit zwischen unseren Autonomien zu fördern, um den Auswirkungen der derzeitigen Wirtschaftskrise begegnen zu können.

In Italien und in Europa steht derzeit neben den anderen offenen Fragen (internationale Wirtschaftskrise, Rohstoff- und der Treibstoffpreise, Krieg in der Ukraine) auch die Frage der Logistik im Mittelpunkt der Debatten, ja man kann sogar von einer systemrelevanten Infrastrukturkrise sprechen. Der Transport- und Kommunikationssektor wird nicht nur durch die Ukrainekrise beeinträchtigt, auch die Großprojekte zur Modernisierung der Eisenbahn, allem voran jene in Deutschland, schränken – wenngleich nur vorübergehend – die Transportfähigkeit für Waren insgesamt ein, und verursachen Verspätungen im Warentransport auf der Schiene.

Zu diesen vorübergehenden Beeinträchtigungen, für die man Verständnis aufbringen kann, kommt noch ein weiteres, notorisches Problem hinzu, nämlich die vom Bundesland Tirol auferlegten Verbote, die mit dem Beginn der Arbeiten auf dem deutschen Eisenbahnnetz einhergehen und die nicht nur Unannehmlichkeiten verursachen, sondern auch beachtliche Wirtschaftseinbußen zu Folge haben, die – was die italienische Wirtschaft anbelangt – auf 1,2 Milliarden Euro geschätzt werden.

Es handelt sich dabei keinesfalls lediglich um einen Schaden für den Bereich Logistik und Transporte, vielmehr betreffen die Auswirkungen die gesamte Wirtschaft und dies führt zu einem Wettbewerbsverlust unserer Region und Italiens, wenn man bedenkt, dass 70 Prozent der italienischen Exporte zum Großteil über den Brenner nach Nordeuropa gehen. Zudem hängen die regionalen Exporte vom deutschen und nord-europäischen Markt ab und der Handelsaustausch erfolgt über den Korridor Skandinavien-Mittelmeer, von dem der Brenner das Rückgrat bildet.

In Zahlen ausgedrückt sprechen wir von einem Gesamtumsatz von 170 Milliarden Euro jährlich. Ungeachtet der internationalen Wirtschaftskrise, des Krieges in der Ukraine und der durch die Erneuerung der deutschen Eisenbahninfrastruktur bedingten Unannehmlichkeiten, hat Tirol mit Wirkung ab dem 2. Juli willkürlich und im Widerspruch zu jeglichem Grundsatz des freien Warenverkehrs eine erneute Verschärfung der Fahrverbote für LKWs eingeführt. Das Bedauerliche

daran ist, dass diese neuen Verbote einzig und allein den Durchzugsverkehr von und nach Italien und Deutschland betreffen und nicht den Tiroler Ziel- und Ursprungsverkehr. Aber damit noch nicht genug, die Einschränkungen gelten nicht für Fahrzeuge, die von österreichischen Staatsbürgern gelenkt werden oder für Transportunternehmen mit Niederlassung in Österreich, und der Ziel- und Quellverkehr in Österreich ist ebenfalls von der Einschränkung ausgenommen.

Zudem wird im Zeitraum 2. Juli – 15. August das Fahrverbot am Samstag auf 7.00 Uhr vorverlegt und auch von diesen Verboten sind natürlich die österreichischen Transporteure ausgenommen. Diese Vorzugsschiene kommt einer offensichtlichen Verletzung der Bestimmungen und auch einer Diskriminierung gleich, da es durch eine Regelverzerrung zu einem unlauteren Wettbewerb kommt. Der gesamtstaatliche Verband der Transportunternehmen ANITA weist darauf hin, dass diese Einschränkungen für den gesamten Bereich, und demnach nicht nur für die Region sondern das gesamte Staatsgebiet schädlich sind und sich negativ auf die bereits durch die derzeitige Situation gebeutelte Wirtschaft auswirken. Dazu kommt, dass ein nicht einheitliches Vorgehen bei der Handhabung des Alpentransitverkehrs dazu führt, dass die Folgen des Verkehrsstopps, die sich durch die Einschränkungen ergeben, den Verkehrsfluss auf dem normalen Straßennetz und der Autobahn beeinträchtigen, was zu einer schwierigen Situation für die Verkehrsteilnehmer führt, die oft gezwungen sind, stundenlang Stange an Stange zu fahren, was natürlich auch negative Auswirkungen auf die Luftqualität und die Lebensqualität in unseren Tälern hat.

Die Region Trentino-Südtirol fördert die Beziehung zu den anderen Gebiets- und Lokalkörperschaften, und somit auch zwischen den beiden autonomen Provinzen. Aus diesem Grund scheint es mehr als angemessen, eine Gesprächsrunde zwischen den Provinzen und der Region anzuberaumen, um gemeinsam einen Vorschlag auszuarbeiten, der sowohl der italienischen Regierung als auch dem EU-Kommissar für Wettbewerb vorgelegt werden soll, auf dass diese offensichtlichen und wiederholten Verletzungen des fairen Wettbewerbs nicht länger unbeachtet bleiben.

All dies vorausgeschickt,

verpflichtet der Regionalrat von Trentino-Südtirol im Rahmen des Nachtragshaushalts der autonomen Region Trentino-Südtirol für die Haushaltsjahre 2022-2024 die Regionalregierung,

- eine Gesprächsrunde zwischen den autonomen Provinzen und der Region voranzutreiben, auf dass ein gemeinsam formulierter Vorschlag ausgearbeitet werde, der der italienischen Regierung und der Europäischen Kommission unterbreitet werden soll und darauf abzielt, die Einhaltung - auch von Seiten des Bundeslandes Tirols - der Vorschriften für einen fairen Wettbewerb voranzutreiben;
- einen grenzüberschreitenden Meinungs austausch mit dem Bundesland Tirol anzuregen, um ein Einlenken hinsichtlich der Einschränkungen zu erwirken, die nicht zuletzt aufgrund der Arbeiten am deutschen Eisenbahnnetz den regionalen Transportsektor in hohem Maße benachteiligen.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETE

Vanessa Masè