



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Egregio Signore
Giacomo Bezzi
Consigliere Regionale
Gruppo consiliare Lega Nord Trentino -
Forza Italia
giacomo.bezzi@consiglio.provincia.tn.it

e, p.c. Egregio Signore
dott. Thomas Widmann
Presidente del Consiglio regionale
Piazza Duomo, 3
39100 BOLZANO

Oggetto: Risposta interrogazione 282/XV

In relazione all'interrogazione del consigliere regionale Giacomo Bezzi "Una esigua nevicata paralizza la nostra regione, è questa l'eccellenza?" si forniscono gli elementi utili alla risposta dell'interrogazione stessa.

1. Per ruolo e collocazione territoriale, l'intero tracciato A22, da Brennero a Modena, è sede di costante traffico veicolare pesante e, lungo determinati tratti, di periodici ed intensi flussi turistici, specie nelle vicinanze del lago di Garda e delle località montane dell'Alto Adige e del Trentino. Alla presenza di massicci flussi turistici, nazionali ed internazionali, sono in genere correlate le più severe condizioni operative con riferimento alla gestione dell'infrastruttura, con situazioni di congestione tali da rendere talvolta difficoltoso il mantenimento di livelli di servizio adeguati. Storicamente uno dei momenti più problematici in termini di gestione dei flussi di traffico si verifica a ridosso del ponte dell'Immacolata: da sempre, soprattutto in occasione del controesodo, in corrispondenza di tale festività, per molte ore si registrano livelli di servizio critici, con portate veicolari comprese tra 2.500 e 3.000 veicoli all'ora, velocità medie di percorrenza pari a circa 40/60 km/h e conseguente formazione di rallentamenti e code. Trattasi di giornate durante le quali frequentemente si raggiunge e si supera la capacità limite di smaltimento del nastro, pari a 3.000 veicoli all'ora, con contestuale congestione dell'arteria e fenomeni di "stop and go" su estesi tratti autostradali. Sono momenti in cui la saturazione dell'arteria A22 si ripercuote altresì sulla viabilità ordinaria, con pesanti disagi e intasamenti, specie in corrispondenza dei centri abitati.

Per contenere il congestionamento dell'Autobrennero e delle principali infrastrutture viarie della regione Trentino Alto Adige - disagio che annualmente si ripresenta in occasione del controesodo del ponte dell'Immacolata e che, in anni passati, lungo il tratto Bolzano - Affi (VR), è arrivato a causare tempi di percorrenza anche 5 o 6 volte superiori a quelli standard - di concerto, tra gli altri, con i Commissari di Governo delle due Province Autonome e dei servizi strade provinciali, sono stati adottati piani di gestione del traffico che, in sintesi, prevedono diffuse campagne informative che invitano a partenze "intelligenti", individuando altresì itinerari alternativi all'A22, nonché operazioni di ramp metering alle entrate delle stazioni autostradali per contingentare il numero dei veicoli in accesso.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Nel tempo, tali contromisure hanno portato a evitare paralisi del traffico, sebbene i controesodi del ponte dell'Immacolata continuino a rivelarsi giornate decisamente critiche.

Per quanto riguarda in particolare il controesodo dell'Immacolata datato dicembre 2017, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche, a partire dalle ore 10:00 della domenica, in carreggiata sud, tra le stazioni di Bolzano sud e Rovereto sud, la situazione era di traffico rallentato.

Alle ore 10:20 tra le stazioni di Balzano nord ed Affi la situazione della carreggiata sud si era trasformata in traffico rallentato con code. Sempre in carreggiata sud, alle ore 12:30 la situazione di traffico con code a tratti riguardava il segmento A22 compreso tra le stazioni di Chiusa/Valgardena e Affi. I tempi di percorrenza tra le stazioni di rilevamento poste poco dopo Bolzano sud e poco prima di Affi (a 117,3 km di distanza) passavano così dai 64 minuti delle ore 10:00 (velocità media di percorrenza di circa 110 km/h) ai 74 minuti delle ore 10:20 (velocità media di percorrenza di circa 95 km/h) per arrivare ai 143 minuti delle ore 12:30 (velocità media di percorrenza di circa 50 km/h). L'incessante afflusso di veicoli abbassava via via la velocità media tra i due punti di misura sino a circa 30 km/h, dato rilevato alle ore 15:00.

I primi fiocchi di neve sono iniziati a cadere intorno alle ore 14:00: i trattamenti preventivi eseguiti nel corso della serata e della notte precedente hanno impedito l'attecchimento della neve sulle carreggiate.

2. In occasione delle previste nevicate, inizialmente annunciate per la tarda serata di domenica 10 dicembre, allo scopo di analizzare le ultime previsioni meteo disponibili e organizzare ogni necessaria attività, alle ore 9:30 della domenica stessa, presso la caserma del Vigili del fuoco Permanenti di Trento, la Protezione Civile della Provincia Autonoma di Trento ha convocato apposita riunione alla quale, oltre ai molteplici servizi P.A.T., hanno preso parte il personale di competenza in forza al Commissariato del Governo per la provincia di Trento, R.F.I. e Autostrada del Brennero.

La riunione si è conclusa con la condivisione di opportuno piano di intervento.

Per quanto di competenza, Autostrada del Brennero S.p.A. ha allertato il personale addetto alle operazioni invernali, affinché i circa 250 mezzi adibiti al servizio di sgombero neve e spargimento cloruri a disposizione della Società fossero pronti ad intervenire.

Posto che le prime deboli precipitazioni erano previste tra le ore 16:00 e le ore 17:00, alle ore 14:00 tutti i mezzi A22 erano pronti ad entrare in servizio nei molteplici luoghi di convocazione.

Nel tardo pomeriggio, con l'intensificarsi delle precipitazioni nevose è stato necessario intervenire altresì con gli autocarri dotati di lame sgombero neve, trovatisi a fronteggiare notevoli difficoltà, posto l'ingente numero di veicoli in carreggiata, con ulteriore diminuzione delle velocità di percorrenza lungo la carreggiata sud.

Non si sono comunque verificati incidenti di rilievo.

Per contro, pur in presenza dei mezzi sgombero neve, lungo la carreggiata nord il traffico è fluito regolarmente.

3. I circa 314 chilometri di tracciato A22 sono teatro di mutevoli situazioni climatiche, posto che il nastro si snoda da quota 1375 m al Brennero a quota 50 m sul livello del mare a Campogalliano. Se nel tratto di pianura la condizione meteo più critica è la nebbia, lungo il tratto alpino sono certamente il ghiaccio e la neve le insidie più frequenti.

Il servizio invernale garantito da Autostrada del Brennero assicura fluidità e sicurezza al traffico anche in condizioni meteo decisamente difficili. Contromisure tecniche, gestionali e organizzative, supportate da adeguate attrezzature e impianti, mirano a prevenire la formazione del ghiaccio e l'attecchimento della neve.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Le attività di sgombero neve e spargimento cloruri - affidate in parte al personale della Società, in parte a soggetti esterni, aggiudicatari del servizio giusta procedura ad evidenza pubblica - sono suddivise in sei lotti, cui corrisponde la competenza territoriale dei sei centri operativi A22 (C.S.A.) incaricati della manutenzione del tracciato (Vipiteno, Bolzano, San Michele all'Adige, Ala, Verona e Pegognaga).

Annualmente, la stagione invernale è fronteggiata con largo anticipo, sia con attività di carattere amministrativo/contrattuale (gare, rinnovi, collaudi e così via), sia con attività strettamente operative (montaggio/smontaggio attrezzature, manutenzione delle medesime, costituzione e preparazione di scorte di solventi, e così via).

All'inizio di ogni stagione invernale riunioni di coordinamento sono organizzate tra il personale di ogni singolo C.S.A. e gli operatori terzi chiamati ad operare lungo i divertiti tratti di competenza, così da condividere informazioni tecniche, discutere eventuali criticità presenti lungo il tratto, definire l'impiego delle attrezzature, la disposizione dei mezzi, le modalità di convocazione degli operatori e, più in generale, ogni contromisura atta a garantire la sicurezza durante le operazioni invernali.

Un dettagliato manuale operativo detta le regole d'azione in caso di necessità di intervento lungo il tracciato.

Alla raccolta dei dati in situ, segue l'analisi obiettiva delle evidenze riscontrate e la definizione dello stato di allerta, caratterizzato da più codici correlati al livello di criticità.

Notizie meteo, temperatura del manto stradale, sistemi GPS, controlli visivi eseguiti a cura del personale addetto alle verifiche lungo la tratta, forniscono ogni informazione necessaria a fronteggiare l'evento climatico previsto o in corso.

Il seguente prospetto riepiloga in particolare i mezzi e le attrezzature attualmente adibiti da Autostrada del Brennero S.p.A. al servizio invernale:

mezzi	Centro di Servizio per la Sicurezza Autostradale					
	Vipiteno	Bolzano	San Michele	Ala	Verona, nord	Pegognaga
lame sgombaneve	38	28	31	29	23	31
spargitori	13	11	11	10	11	9
inaffiatrici	2	1	2	3	1	3
unimog	1					
turbofrese	3					
frese laterali	1					
pale gommate	11	6	11	4	8	6
totale mezzi	308					

Ai mezzi si aggiunge una capacità complessiva di stoccaggio cloruri pari a circa 15.000 tonnellate e pari a circa 1.400 tonnellate di soluzione.

Attenta all'ammodernamento tecnologico, ogni anno la Società acquisisce nuovi mezzi e attrezzature da adibire specificamente alle operazioni invernali.

4. Nell'ambito del proprio piano degli investimenti, in linea con gli impegni presi con l'Ente concedente, Autostrada del Brennero S.p.A. ha ampliato la piattaforma autostradale di competenza, nel segmento compreso tra Bolzano sud e Verona, portando la larghezza della corsia di emergenza dagli originari 2,5 metri agli attuali 3,5 metri.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

La nuova conformazione è stata anzitutto adottata per incrementare la sicurezza del traffico in configurazione ordinaria, ovvero a due corsie di marcia e una corsia di emergenza.

Secondariamente il nuovo assetto è stato posto in essere per avere a disposizione un sedime autostradale tale da garantire, in presenza di una parte di carreggiata impercorribile, la possibilità di usufruire dell'ampia restante parte, limitando il disagio per il traffico in transito e i pericolosi incolonnamenti, peraltro fonte di inquinamento atmosferico.

Quotidianamente la nuova conformazione gioca un ruolo determinante per quanto riguarda la velocità media di percorrenza e lo smaltimento dei flussi di traffico in presenza di cantieri o in caso di incidente.

L'allargamento, inoltre, ha fatto registrare immediati e significativi riflessi positivi sulla sicurezza del tracciato, sia in termini di riduzione dei tassi di incidentalità, sia per quanto riguarda il contenimento delle code.

Per fronteggiare emergenze e picchi di traffico da bollino nero, la corsia d'emergenza così adeguata potrà in futuro essere impiegata altresì quale terza corsia dinamica di transito. Come ultima finalità dell'intervento figura, infatti, un possibile utilizzo della singola carreggiata su tre corsie, per periodi temporali limitati, al fine di evitare situazioni di stallo del traffico.

Ad oggi l'unico segmento attrezzato dal punto di vista impiantistico per quest'ultimo impiego è il tratto di carreggiata sud compreso tra Trento sud e Rovereto sud, tra le progressive km 142 e km 167.

Più test, anche condotti nell'ambito di progetti europei, hanno già interessato tale tratto sperimentale strumentato, con risultati del tutto positivi in termini di scorrevolezza del traffico in momenti di massima congestione dell'arteria. L'attivazione dell'utilizzo dinamico della corsia di emergenza rende, infatti, possibile incrementare la capacità dell'arteria da tre a quattromila veicoli l'ora.

Un progetto teso al prolungamento verso sud del tratto sperimentale sino ad Affi è in corso di redazione: trattasi di circa quaranta chilometri che necessitano della predisposizione dell'impiantistica necessaria.

L'eventuale estensione dell'indispensabile strumentazione all'intero segmento Bolzano sud-Verona, sia in carreggiata sud, sia in carreggiata nord, farà parte del piano finanziario associato alla nuova concessione A22.

Ultimato ogni necessario allestimento impiantistico, moderni e raffinati dispositivi di gestione e controllo entreranno in funzione per guidare i viaggiatori nell'utilizzo delle corsie: telecamere, pannelli a messaggio variabile, cavi in fibra ottica, sensori di varia tecnologia, saranno importanti elementi capaci di interagire con la Polizia Stradale e il Centro assistenza utenti nell'imporre limiti di velocità coerenti con la massa di veicoli presenti sul tracciato.

Altro progetto di potenziamento consiste nella realizzazione di tre corsie di transito per ciascuna direzione di marcia nel tratto Verona nord - intersezione con l'A1 a Modena.

Ritenuta ormai indispensabile per dare risposta adeguata ai volumi di traffico, soprattutto turistico, la realizzazione della terza corsia garantirà al tracciato A22 livelli di sicurezza e fluidità di percorrenza ancora maggiori.

All'approvazione del progetto definitivo è seguita la stesura del progetto esecutivo, fase attualmente in corso: ottenute le necessarie autorizzazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Società procederà a bandire i lavori di esecuzione.

Scaduta la concessione A22 in data 30 aprile 2014, giusta nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datata febbraio 2014, nelle more del perfezionamento del procedimento di affidamento di una nuova concessione la scrivente è momentaneamente autorizzata alla sola prosecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria necessari ad assicurare il mantenimento della funzionalità della tratta, nonché i lavori, preventivamente concordati e approvati dall'Ente



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

concedente, finalizzati al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura in gestione. Ciò premesso, poste le numerose variabili in gioco, l'utilizzabilità della corsia di emergenza quale terza corsia dinamica di transito nel tratto Bolzano sud — Verona, la realizzazione della terza corsia nel tratto Verona-allacciamento A1, risultano di difficile previsione, anche presunta. Il casello di Laives, opera ricompresa nel piano finanziario allegato alla concessione ormai scaduta, è un progetto la cui realizzazione non si è potuta concretizzare. Occorrerà verificare se la previsione di spesa entrerà a fare parte del nuovo piano.

L'occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.

Arno Kompatscher

Firmato digitalmente da:Arno Kompatscher
Data:03/04/2018 16:09:35

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, valido a tutti gli effetti di legge, predisposto e conservato presso questa Amministrazione (art. 3-bis D.Lgs 82/05). L'indicazione del nome del firmatario sostituisce la sua firma autografa (art. 3 D. Lgs. 39/93).



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Herrn
Giacomo Bezzi
Regionalratsabgeordneter
Fraktion Lega Nord Trentino - Forza Italia
giacomo.bezzi@consiglio.provincia.tn.it

Herrn
Dr. Thomas Widmann
Präsident des Regionalrats
Domplatz 3
39100 BOZEN

Betreff: Antwort auf die Anfrage Nr. 282/XV

Mit Bezug auf die vom Regionalratsabgeordneten Giacomo Bezzi eingebrachte Anfrage „Ein leichter Schneefall lähmt den Verkehr unserer Region. Wollten wir uns nicht durch erstklassige Dienstleistungen auszeichnen?“ werden nachstehende Aspekte erläutert:

1. Aufgrund ihrer Bestimmung und geografischen Lage wird auf der gesamten A22-Strecke von Brenner bis Modena ständig Schwerverkehr und in bestimmten Abschnitten – insbesondere nahe dem Garda-See oder den Südtiroler und Trentiner Bergortschaften zeitweise auch sehr intensiver Reiseverkehr abgewickelt.

Das Aufkommen besonders starken Reiseverkehrs aus dem In- und Ausland gehört im Allgemeinen zu den schwierigsten Herausforderungen in der mit der Verwaltung der Infrastruktur zusammenhängenden Tätigkeit, denn im Überlastungsfall ist die Aufrechterhaltung eines angemessenen Dienstleistungsniveaus nicht immer leicht.

In der Regel gehören die Brückentage um den Feiertag zu Mariä Empfängnis in puncto Verkehrsmanagement zu den heikelsten; insbesondere der nach den Feiertagen aufkommende Rückreiseverkehr hat seit jeher ein schlechtes Dienstleistungsniveau zur Folge. Pro Stunde befahren 2.500 bis 3.000 Fahrzeuge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40/60 km/h die Autobahn, weshalb es zu Verkehrsbehinderungen und Staus kommt. An solchen Tagen wird die Kapazität der Verkehrsader, nämlich 3.000 Fahrzeuge pro Stunde, häufig ausgeschöpft und überschritten, sodass sich auf längeren Autobahnstrecken Staus bilden bzw. Stop-and-Go-Verkehr herrscht. Die Autobahnüberlastung wirkt sich auch auf das umliegende Straßennetz aus und verursacht insbesondere in den Wohngebieten gravierende Verkehrsbehinderungen und -verstopfungen.

Um der Überlastung von Autobahn und den wichtigsten Verkehrsadern der Region Trentino-Südtirol entgegenzuwirken, welche jährlich durch den Rückreiseverkehr nach dem Feiertag Mariä Empfängnis entsteht und in den vergangenen Jahren im Abschnitt Bozen – Affi (VR) fünf- bis sechsmal längere Fahrzeiten als jene bei normalen Verkehrsbedingungen nach sich zog, wurden in Absprache unter anderem mit den beiden Regierungskommissaren der Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie mit deren Straßenverwaltungen Verkehrsmanagementpläne vereinbart, in denen breit angelegte Informationskampagnen vorgesehen sind, mit denen auf zeitversetzte An- und Abreisen hingewiesen, Alternativen zur A22 sowie eine Zuflussregelung für die Autobahneinfahrten zur Begrenzung der Anzahl an eingelassenen Fahrzeugen festgelegt wurden.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Mit der Zeit haben diese Gegenmaßnahmen dazu beigetragen, einen Verkehrskollaps abzuwenden, obwohl der Rückreiseverkehr nach dem Feiertag Mariä Empfängnis weiterhin zu den ausgesprochen schwierigen Situationen zählt.

Was den Rückreiseverkehr insbesondere zu Mariä Empfängnis 2017 anbelangt, wurde unabhängig von den Wetterbedingungen bereits ab Sonntag, 10.00 Uhr, auf der Südspur zwischen Bozen-Süd und Rovereto-Süd Verkehrsstockungen gemeldet.

Um 10.20 Uhr wurden für die Südspur zwischen den Autobahneinfahrten Bozen-Nord und Affi Verkehrsstockungen mit Staubildung gemeldet. Um 12.30 Uhr wurde auf der Südspur der A22 zwischen Klausen/Gröden und Affi abschnittsweiser Stau gemeldet. An den Messstationen kurz nach Bozen-Süd bzw. kurz vor Affi (117,3 km voneinander entfernt) wurde um 10.00 Uhr eine Fahrzeit von 64 Minuten erhoben (Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 km/h), um 10.20 Uhr von 74 Minuten (Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km/h) und um 12.30 Uhr von 143 Minuten (Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h). Der unablässige Zufluss von Fahrzeugen hatte die stufenweise Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den beiden Messstationen bis auf 30 km/h, um 15.00 Uhr, zu Folge.

Gegen 14.00 Uhr begann es zu schneien, wobei die am Abend und in der Nacht zuvor durchgeführten Vorbehandlungen die Bildung eines Schneebelags verhindert haben.

2. Angesichts der angekündigten Schneefälle, die anfänglich für den späten Sonntagabend (10. Dezember) vorausgesagt worden waren, hatte der Zivilschutz der Autonomen Provinz Trient für Sonntag, 9.30 Uhr, beim Sitz der Berufsfeuerwehr Trient ein Treffen unter mehreren Dienststellen der Autonomen Provinz Trient, dem zuständigen Personal des Regierungskommissariats für die Provinz Trient, der RFI-Italienisches Eisenbahnnetz sowie der Brennerautobahn AG anberaumt, um die neuesten Wettervorhersagen zu analysieren und jede weitere erforderliche Maßnahme zu veranlassen.

Bei diesem Treffen wurde ein zweckdienlicher Aktionsplan vereinbart.

Die Brennerautobahn AG hat für ihren Zuständigkeitsbereich das mit dem Winterdienst betraute Personal benachrichtigt, die zirka 250 der Brennerautobahn AG zur Verfügung stehenden für die Schneeräumung und das Salzstreuen ausgerüsteten Fahrzeuge einsatzbereit zu halten.

Obwohl die ersten schwachen Niederschläge laut Wettervorhersagen erst zwischen 16.00 und 17.00 Uhr zu erwarten waren, standen vielerorts sämtliche Fahrzeuge der A22 um 14.00 Uhr bereits einsatzbereit.

Am späten Nachmittag mussten aufgrund des stärkeren Schneefalls auch die Schneepflüge eingesetzt werden, welche angesichts der beträchtlichen Anzahl an Fahrzeugen auf der Fahrbahn nur unter größten Schwierigkeiten vorankamen, weshalb sich die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Südspur weiter reduzierte.

Immerhin hat es keine größeren Unfälle gegeben.

Umgekehrt war der Verkehr auf der Nordspur trotz des Einsatzes der Schneeräumungsfahrzeuge fließend.

3. Die Wetterverhältnisse entlang der vom Brennerpass in 1375 m Höhe bis nach Campogalliano in 50 m über dem Meeresspiegel reichenden und 314 km langen Autobahntrasse der A22 sind sehr unterschiedlich.

In der Ebene bereitet der Nebel die größten Schwierigkeiten, während im alpinen Abschnitt sicherlich Eis und Schnee die häufigste Gefahrenquelle darstellen.

Der von der Brennerautobahn AG organisierte Winterdienst gewährleistet auch bei schwierigen Witterungsverhältnissen einen stets fließenden und sicheren Verkehrsablauf. Durch technische, managementbezogene und organisatorische Gegenmaßnahmen gestützt auf angemessene



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Ausrüstungen und Anlagen soll die Bildung von Eis- und Schneebeleg vermieden werden.

Die Schneeräumung sowie die Salz- und Solestreue werden teils vom Personal der Autobahngesellschaft und teils von externen mittels öffentlicher Ausschreibung beauftragten Dienstleistern durchgeführt und sind auf sechs Lose entsprechend den Zuständigkeitsbereichen der sechs Sicherheits-Servicezentren (C.S.A.) (Sterzing, Bozen, San Michele all'Adige, Ala, Verona e Pegognaga) aufgeteilt, die für die Instandhaltung der Trasse verantwortlich sind.

Die Vorbereitungen für den Winterdienst werden jährlich bereits sehr früh getroffen, und zwar sowohl jene im Verwaltungs/Vertragsbereich (Ausschreibungen, Erneuerungen, Abnahmen usw.) als auch konkrete Tätigkeiten wie Anbringen/Abmontieren von Geräten, Instandhaltung derselben, Aufstockung und Vorbereitung der Salzvorräte usw.

Zu Beginn der Wintersaison werden Koordinierungstreffen zwischen dem Personal der einzelnen Sicherheits-Servicezentren (C.S.A.) und den in den verschiedenen Autobahnabschnitten tätigen externen Dienstleistern organisiert, um technische Informationen auszutauschen, eventuelle im betreffenden Autobahnabschnitt zu berücksichtigende Schwachpunkte zu diskutieren, den Einsatz der Geräte, die Verteilung der Fahrzeuge, den Einberufungsmodus der Dienstleister und im Allgemeinen alle erforderlichen Vorkehrungen festzulegen, mit denen die Sicherheit während des Winterdienstes gewährleistet wird.

Die Aktionsregeln für den Fall von Einsätzen auf der Autobahn sind genauestens in einem Handbuch festgelegt.

Auf die Datenerhebung vor Ort folgen eine objektive Analyse der festgestellten Tatsachen und die Bestimmung der Alarmierungsstufe, für die es problembezogen unterschiedliche Codes gibt. Wettervorhersagen, Temperatur des Straßenbelags, GPS-Systeme, die persönliche Inaugenscheinnahme seitens des für Kontrollen zuständigen Autobahnpersonals liefern sämtliche Informationen, die zur Bewältigung des vorausgesehenen oder eingetretenen Wetterereignisses erforderlich sind.

Nachstehend eine Übersicht über die von der Brennerautobahn AG für den Winterdienst derzeit eingesetzten Fahrzeuge und Geräte:

Fahrzeuge	Sicherheits-Servicezentrum (C.S.A.)					
	Sterzing	Bozen	San Michele	Ala	Verona, nord	Pegognaga
Schneepflüge	38	28	31	29	23	31
Salzstreuer	13	11	11	10	11	9
Solesprüher	2	1	2	3	1	3
Unimog	1					
Turbofräsen	3					
Seitenfräsen	1					
Radlader	11	6	11	4	8	6
Insgesamt	308					

Hinzu kommt eine Gesamtlagerkapazität von 15.000 t Streusalz und von 14.000 t Sole. Außerdem ist die Autobahngesellschaft sehr auf technische Aufrüstung bedacht und kauft jedes Jahr neue speziell für den Winterdienst einzusetzende Fahrzeuge und Geräte an.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

4. Die Brennerautobahn AG hat im Rahmen ihres Investitionsprogramms und unter Berücksichtigung der mit der konzessionsgebenden Körperschaft eingegangenen Verpflichtungen den Autobahnquerschnitt im Abschnitt zwischen Bozen-Süd und Verona erweitert und die Notspur von 2,5 m auf 3,5 m verbreitert.

Mit diesem Ausbau wurde in erster Linie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit im normalen Betrieb abgezielt, d. h. mit zwei Fahrspuren und einer Notspur.

Außerdem sollte durch diesen Ausbau ein Planum geschaffen werden, das bei Unbefahrbarkeit einer Fahrspur genügend Platz bietet, um eine Behinderung des Verkehrsflusses möglichst zu begrenzen und gefährliche Staubildungen zu vermeiden, welche unter anderem auch eine Umweltbelastung darstellen.

Die neue Gestaltung spielt im täglichen Verkehr eine bedeutende Rolle bei der Durchschnittsgeschwindigkeit und dem effizienten Verkehrsmanagement bei Baustellen oder Unfällen.

Die Spurerweiterung hat sich sofort sehr positiv auf die Sicherheit der Strecke ausgewirkt, und zwar sowohl was die Reduzierung der Unfallrate, als auch der Staubildung anbelangt.

Die auf diese Weise angepasste Notspur kann zukünftig auch als „dynamische dritte Fahrspur“ zur Bewältigung von Notsituationen oder bei erhöhtem Verkehrsaufkommen dienen. Zu den Zielen der Ausbaurbeiten zählt letztlich eine eventuelle und zeitlich begrenzte Nutzung der jeweiligen Fahrbahn auf drei Fahrspuren, um einem Verkehrsstillstand vorzubeugen.

Derzeit ist ausschließlich die Südspur des Autobahnabschnitts zwischen Trient-Süd und Rovereto-Süd, zwischen den Kilometertafeln 142 und 167, für eine solche Nutzung ausgestattet. Dieser speziell ausgestattete Versuchsabschnitt wurde mehrmals auch im Rahmen europäischer Projekte getestet und hat in Bezug auf den Verkehrsfluss bei sehr hohem Verkehrsaufkommen ausgezeichnete Ergebnisse gebracht. Die Freigabe der Notspur für eine dynamische Nutzung ermöglicht nämlich eine Steigerung der Verkehrskapazität von dreitausend auf viertausend Fahrzeugen pro Stunde.

Derzeit befindet sich die Verlängerung dieses Versuchsabschnitts in Richtung Süden bis nach Affi in Planung; dabei geht es um die erforderliche verkehrstechnische Ausstattung auf einer Strecke von ungefähr vierzig Kilometern.

Die eventuelle Erweiterung der verkehrstechnischen Ausstattung im gesamten Abschnitt zwischen Bozen-Süd und Verona sowohl auf der Südspur als auch auf der Nordspur wird in den mit der neuen Konzession für die A22 verbundenen Finanzplan einfließen.

Nach Abschluss der verkehrstechnischen Ausstattung werden moderne und ausgeklügelte Verwaltungs- und Kontrollsysteme in Betrieb gehen, mit denen die Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Nutzung der Fahrspuren Anweisungen erhalten: Kameras, Wechselverkehrszeichen, Glasfaserkabel und unterschiedliche Sensoren liefern der Straßenpolizei und dem Benutzerservicezentrum die Informationen, um Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzuschreiben, die dem Verkehrsaufkommen auf der Autobahn gerecht werden.

Ein weiteres Ausbauprojekt betrifft die Verwirklichung von drei Fahrspuren in beiden Fahrtrichtungen im Abschnitt Verona-Nord – Anschluss an die Autobahn A1 bei Modena.

Der Bau der dritten Fahrspur ist nunmehr unerlässlich, um dem Verkehrsaufkommen – insbesondere dem Reiseverkehr – gerecht zu werden, und wird dazu beitragen, die Sicherheit und den Verkehrsfluss weiter zu erhöhen.

Nachdem das endgültige Projekt genehmigt ist, wird derzeit am Ausführungsprojekt gearbeitet. Sobald das Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr die erforderliche Genehmigung erteilt hat, wird die Brennerautobahngesellschaft die Bauarbeiten ausschreiben.

Nachdem, wie aus dem Schreiben des Ministeriums für Infrastrukturen und Transportwesen von



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Februar 2014 zu entnehmen ist, die Konzession für die A22 am 30. April 2014 abgelaufen ist, ist die Brennerautobahn AG bis zum Abschluss des Verfahrens hinsichtlich der Erteilung einer neuen Konzession lediglich dazu befugt, die zur ordentlichen Instandhaltung erforderlichen Maßnahmen fortzusetzen, die Funktionalität des gesamten Autobahnabschnitts zu gewährleisten sowie im Voraus mit der konzessiongebenden Körperschaft vereinbarte und genehmigte Arbeiten durchzuführen, welche die Sicherheitsstandards auf der Autobahn aufrechterhalten.

All dies vorausgeschickt kann aufgrund der vielen ins Gewicht fallenden Variablen nur schwer vorausgesagt werden, wann die Notspur zwischen Bozen-Süd und Verona eventuell als dynamische dritte Fahrspur genutzt und die dritte Fahrspur im Abschnitt Verona-Nord – Anschluss an die Autobahn A1 verwirklicht werden kann.

Eine Autobahnausfahrt in Leifers war in dem der nunmehr verfallenen Konzession beigeschlossenen Geschäftsplan vorgesehen und ist ein Projekt, dessen Umsetzung nicht zustande kam. Es bleibt zu überprüfen, ob dieser Ausgabenposten auch Teil des neuen Geschäftsplans sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

Firmato digitalmente da:Arno Kompatscher
Data:03/04/2018 16:11:19

Arno Kompatscher

Falls dieses Schreiben in Papierform übermittelt wird, stellt es die für alle gesetzlichen Wirkungen gültige Kopie des elektronischen digital signierten Originals dar, das von dieser Verwaltung erstellt und bei derselben aufbewahrt wird (Art. 3-*bis* des GvD Nr. 82/2005). Die Angabe des Namens der unterzeichnenden Person ersetzt deren eigenhändige Unterschrift (Art. 3 des GvD Nr. 39/1993).