



# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XVI Legislatura - Anno 2019

Bolzano, 9 aprile 2019  
prot. n. 1412/2.10-2019-3

Al Presidente  
del Consiglio regionale

S E D E

## MOZIONE N. 4/XVI

### **Realizzazione del terzo binario ferroviario nella tratta Bolzano-Trento**

Nelle Province autonome di Trento e di Bolzano vengono impegnate importanti risorse per investimenti nella mobilità ferroviaria. Sostenere il trasporto su rotaia di viaggiatori e merci è evidentemente prioritario in un'ottica di mobilità sostenibile, aggredendo il problema del traffico motorizzato che nelle ore di punta intasa i centri urbani maggiori e per limitare le emissioni inquinanti in termini di smog e rumore spesso oltre le soglie consentite dalle direttive europee.

In questo senso, già negli anni Novanta si cominciò a parlare della triplicazione della linea del Brennero in alcuni suoi tratti e perfino per collegare al meglio con un servizio ad alta frequenza i due capoluoghi.

Il rapporto costi-benefici di quest'opera pubblica sarebbe senza dubbio positiva: la posa di un ulteriore binario non comporta particolari difficoltà da un punto di vista tecnico e la sua opportunità è fuori di dubbio, anche in rapporto ad analoghi investimenti già decisi.

Ricordiamo inoltre che lo stesso Consiglio comunale di Bolzano aveva votato all'unanimità le note al nuovo Piano provinciale della mobilità richieste dalla Provincia (un documento poi approvato dalla Giunta nel gennaio 2018), note appunto in cui il Comune richiedeva la previsione del terzo binario fino ad Ora, un'opera ovviamente propedeutica rispetto a quanto proposto in questa mozione.

Sulla linea del Brennero a sud della stazione di Bolzano sono state previste due nuove fermate, nel quartiere di Oltrisarco e a San Giacomo. Due passi nella giusta direzione quindi, ma che successo avranno le nuove stazioni se la frequenza dei treni in transito sarà scarsa? Lo abbiamo già visto riguardo alla fermata di Casanova: pur servendo un bacino potenziale di utenza piuttosto grande (circa 4mila persone), alla stazione si ferma solo un treno ogni ora. Un grande limite, da superare il più in fretta possibile. Se la sfida da vincere è quella di rendere il servizio di trasporto pubblico più attrattivo per i passeggeri (residenti, pendolari e turisti) offrendo una valida alternativa all'uso dell'auto privata, è necessario offrire un servizio capillare, ad alta frequenza, di qualità. Ecco perché occorre un terzo binario ferroviario, che dia una concreta alternativa di mobilità ai diversi centri urbani tra i due capoluoghi.

Nel marzo del 2016 una mozione analoga alla presente era stata approvata dal Consiglio regionale, ma senza concreti esiti. È il momento di rilanciare con energia il tema, perché l'attesa di soluzioni dai costi enormi come le vagheggiate circonvallazioni ferroviarie dei due capoluoghi, si trascinerà su temi lunghissimi: mancano i progetti, mancano (soprattutto) i fondi, ci vorranno lunghi anni per realizzare opere tanto complesse.

Tutto ciò considerato,

**il Consiglio della Regione autonoma Trentino-Alto Adige  
impegna la Giunta regionale**

ad attivarsi assieme alle Province autonome di Trento e di Bolzano presso RFI (Rete Ferroviaria Italiana) a valutare i contenuti della proposta di realizzazione del terzo binario all'interno dei progetti in corso che riguardano la linea ferroviaria del Brennero nel tratto tra Trento e Bolzano.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI  
Paul KÖLLENSPERGER  
Alex PLONER  
Franz PLONER  
Josef UNTERHOLZNER  
Peter FAISTNAUER  
Maria Elisabeth RIEDER



# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XVI. Legislaturperiode – Jahr 2019

Bozen, 9. April 2019

Prot. Nr. 1412/2.10-2019-3

An den Präsidenten  
des Regionalrates

-----

## **BESCHLUSSANTRAG NR. 4/XVI**

### **Realisierung des dritten Bahngleises auf der Strecke Bozen-Trient**

In den autonomen Provinzen Trient und Bozen werden erhebliche Geldmittel für Investitionen in die Bahn bereitgestellt. Im Lichte einer nachhaltigen Mobilität gilt es, den Personen- und Warentransport auf der Schiene vorrangig zu fördern, um dem Autoverkehr Einhalt zu gebieten, der in den Stoßzeiten die großen Zentren lahmlegt, aber auch um den Schadstoffausstoß sowie die Lärmbelastung, die sehr oft die laut den europäischen Richtlinien gebotenen Grenzwerte überschreiten, zu reduzieren.

Aus diesem Grund hat man bereits in den 90iger Jahren über einen Ausbau des Schienennetzes in einigen Streckenabschnitten der Brennerlinie sowie über eine Potenzierung des Zugdienstes für eine bessere Vernetzung der beiden Hauptstädte nachgedacht.

Die Kosten-Nutzen-Rechnung eines derartigen öffentlichen Vorhabens wäre zweifelsohne positiv: die Verlegung eines dritten Bahngleises wäre in technischer Hinsicht ohne größere Schwierigkeiten machbar und im Vergleich zu ähnlichen, bereits beschlossenen Investitionen sicherlich auch angemessen.

Bekanntlich hat der Gemeinderat von Bozen einstimmig die vom Land geforderte Stellungnahme zum Landesmobilitätsplan, der dann im Jänner 2018 von der Landesregierung angenommen wurde, genehmigt. In dieser Stellungnahme forderte die Gemeinde die Verlegung eines dritten Bahngleises bis Auer (somit ein Teil von dem, was in diesem Beschlussantrag gefordert wird).

Auf der Brennerlinie wurden südlich vom Bahnhof Bozen zwei neue Zughaltstellen vorgesehen: eine in Oberau und eine in Sankt Jakob. Zwei Schritte in die richtige Richtung also, aber welchen Erfolg werden die zwei neuen Haltestellen haben, wenn die Anzahl der anhaltenden Züge nicht erhöht wird? Wir haben das schon bei der Zughaltstelle in Bozen-Kaiserau beobachtet: obwohl das Einzugsgebiet relativ groß ist (ungefähr 4.000 Personen), hält nur ein Zug pro Stunde. Ein großes Problem, das es dringend zu überwinden gilt. Die Herausforderung, der es zu begegnen gilt, besteht darin, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten (für Ansässige, Pendler und Touristen), auf dass dieser in der Tat eine gangbare Alternative zum Gebrauch des eigenen Fahrzeugs darstellt. Dafür ist es notwendig, einen qualitativ hochwertigen, verstärkten und flächendeckenden Dienst anzubieten, weshalb wir den dritten Bahngleis, der für die verschiedenen Dörfer eine echte Mobilitätsalternative zwischen den beiden Landeshauptstädten darstellen kann, brauchen.

Im März 2016 ist ein ähnlicher Beschlussantrag im Regionalrat genehmigt worden, der aber zu keinem konkreten Ergebnis geführt hat. Nun ist es an der Zeit, das Thema wieder aufzugreifen, denn in Erwartung enorm teurer Lösungen wie die ins Auge gefassten Eisenbahnumfahrungen der beiden Landeshauptstädte wird sicher viel Zeit vergehen: es fehlen die Projekte, aber hauptsächlich die Mittel, und es werden viele Jahre vergehen, ehe diese komplexen Arbeiten verwirklicht werden.

All dies vorausgeschickt,

**verpflichtet**  
**der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol**  
**die Regionalregierung,**

gemeinsam mit den autonomen Provinzen Trient und Bozen beim italienischen Schienennetzbetreiber RFI (Rete Ferroviaria Italiana) vorstellig zu werden, um den Inhalt des Vorschlages der Realisierung des dritten Bahngleises im Rahmen der bestehenden Projekte zu überprüfen, welche die Brenner Eisenbahn auf dem Teilstück zwischen Trient und Bozen betreffen.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN  
Paul KÖLLENSPERGER  
Alex PLONER  
Franz PLONER  
Josef UNTERHOLZNER  
Peter FAISTNAUER  
Maria Elisabeth RIEDER