



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

XIV Legislatura – Anno 2011

Trento, 15 marzo 2011  
prot. n. 541 Cons. reg.

Al Signor  
Presidente del Consiglio regionale  
S e d e

## **MOZIONE N. 43/XIV A22: CANTIERI E PEDAGGI**

La gran parte della rete autostradale italiana, ivi compresa l'Autostrada del Brennero, è stata costruita con denaro del pubblico contribuente e soltanto in tempi recenti una piccola porzione è stata realizzata dai concessionari i quali, a fronte di investimenti irrisori rispetto al patrimonio concesso dallo Stato, ricavano enormi profitti in una situazione di oligopolio senza concorrenza. Nonostante questa situazione i pedaggi autostradali italiani sono tra i più elevati d'Europa mentre il servizio offerto non è quasi mai all'altezza degli altri paesi.

In siffatta cornice si colloca pienamente anche l'Autostrada del Brennero, la più cara d'Italia, la quale già divenuta insufficiente per i volumi di traffico odierni, vede aggravare in modo continuativo e spesso ingiustificate il disagio degli utenti a causa dei diversi cantieri aperti su gran parte delle tratte regionali.

Per precisa volontà politica non si è dato corso sul territorio trentino e altoatesino alla realizzazione della ormai indispensabile terza corsia (che invece sarà realizzata nel tratto Verona-Modena a partire da questa primavera), preferendo la discutibilissima opzione della cosiddetta "terza corsia dinamica" la cui costruzione, in corso, ha reso ancora più pesante la situazione.

La presenza di cantieri all'uopo destinati è così divenuta compagnia fissa degli utenti dell'A22 che, se un giorno potranno usufruire dei (dubbi) benefici di tale opera, da mesi, e per molti altri, devono invece fare i conti con il collasso continuato del traffico fatto di rallentamenti, frenate, scambi di carreggiata, riduzioni di corsia di marcia o sorpasso. Tutto ciò ha fatto sì che la formazione di code chilometriche di veicoli leggeri e pesanti sia ormai triste regola in Autobrennero, non solo nei periodi di aumentata circolazione bensì praticamente sempre.

A tale situazione, che è sotto gli occhi di tutti, è rimasta completamente estranea la politica tariffaria. La quale resta palesemente mirata alla massimizzazione delle entrate attraverso inarrestabili aumenti delle tariffe, senza alcun riguardo né corrispondenza alla

qualità del servizio offerto. È così che dallo scorso 1° gennaio 2011 i pedaggi hanno conosciuto l'ennesimo aumento che segue di sei mesi un incremento analogo, per un "ritocco" complessivo nel giro di dodici mesi pari a quasi il 10 per cento.

Alcuni esempi del solo ultimo balzo: Trento-Affi + 6,4 per cento, Trento-Bolzano + 5,4 per cento, Trento-Rovereto + 6,3 per cento, Bolzano-Egna + 7,7 per cento, Bolzano-Bressanone + 6,1 per cento, Bolzano-Brennero + 5,2 per cento.

A fronte di ciò, come detto, nessuna attenzione al rapporto costo-qualità. Gli amministratori della società non sono stati neppure sfiorati dal pensiero che **il servizio fornito, che peraltro è servizio pubblico, laddove non sia di livello consono alle richieste ed alle attese debba essere pagato dall'utente ad un prezzo diverso, e ovviamente inferiore, al prezzo pieno.** Un principio sacrosanto nel libero mercato ma ignorato e calpestato ove impera il monopolio.

Vieppiù, il Codice della strada nel classificare l'autostrada (titolo 1, articolo 2) quale *"strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato..."* specifica in modo chiaro e univoco le caratteristiche che deve avere e per le quali è titolata a richiedere un pedaggio. È ragionevole pensare che se tali requisiti vengono meno, sia pure per un tratto parziale, lo stesso potrebbe e dovrebbe accadere con l'ammontare del pedaggio, da assoggettare quanto meno a ridefinizione.

Attualmente invece i disservizi, e in taluni casi, specie in estate sotto il sole, le sofferenze imposte agli automobilisti prigionieri senza colpa nelle code dell'Autobrennero non trovano riconoscimento alcuno nell'applicazione dei pedaggi (leggasi riduzione). Cosa che sarebbe auspicabile e doverosa a fronte di quei disagi provocati non da cantieri aperti per interventi di ordinaria manutenzione, bensì da cantieri di media o lunga durata dovuti a grandi manutenzioni ed a lavori straordinari quale appunto la realizzazione della terza corsia dinamica.

Tutto ciò premesso e considerato

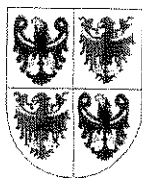
**il Consiglio della Regione autonoma Trentino-Alto Adige  
impegna la Giunta**

quale socio di maggioranza relativa (32,29 per cento),

a sollecitare la Società Autostrada del Brennero S.p.A. affinché faccia proprio il principio riportato in premessa e adotti modalità di riduzione e/o esenzione dal pagamento dei pedaggi autostradali nelle tratte interessate da cantieri di media o lunga durata dovuti a grandi manutenzioni o lavori straordinari, la cui presenza è causa di riduzioni di corsia o scambi di carreggiata che provocano percorrenze rallentate e code rilevanti per lunghezza e tempi di scorrimento.

**F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI**

MARCO SEMBENOTTI  
CLAUDIO ECCHER  
ALESSANDRO SAVOI  
WALTER VIOLA



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

XIV. Gesetzgebungsperiode – Jahr 2011

Trient, 15. März 2011  
Prot. Nr. 541 RegRat  
vom 15. März 2011

An den Präsidenten  
des Regionalrates  
-----

## BESCHLUSSANTRAG NR. 43/XIV

### A 22: Baustellen und Mautgebühren

Der Großteil des italienischen Autobahnnetzes, die Brennerautobahn nicht ausgenommen, wurde mit öffentlichen Geldern gebaut und lediglich in der jüngsten Vergangenheit ist ein geringer Teil desselben von den Konzessionären errichtet worden, die für ihre - im Vergleich zu dem vom Staat eingebrachten Vermögen - geringfügigen Investitionen im Rahmen eines konkurrenzlosen Oligopols enorme Gewinne einstreichen. In Italien werden europaweit die höchsten Mautgebühren eingehoben, während die Qualität der angebotenen Dienste fast nie mit jener der anderen Länder Schritt halten kann.

Die dargelegte Situation gilt auch für die Brennerautobahn, der teuersten Autobahnen Italiens, welche bereits für das tägliche Verkehrsaufkommen unzureichend geworden ist und wo die Unannehmlichkeiten für die Autobahnbenutzer aufgrund der zahlreichen, auf dem Gebiet der Region bestehenden Baustellen ständig und manchmal ohne berechtigten Grund zunehmen.

Entsprechend einer präzisen politischen Entscheidung wurde auf Trentiner und Südtiroler Gebiet die nunmehr unabdingbare Errichtung der dritten Fahrspur nicht vorgenommen (diese wird hingegen ab dem Frühling im Teilstück Verona-Modena realisiert), da man sich für die fragwürdige Option der so genannten „dynamischen Fahrspur“ entschieden hat, die derzeit errichtet wird, was die Lage noch prekärer macht.

Die zu diesem Zweck eingerichteten Baustellen sind nunmehr ein ständiger Begleiter der Benutzer der A22, die - wenngleich sie eines Tages in den Genuss der wohl anzuzweifelnden Vorzüge dieses Bauvorhabens kommen werden - seit Monaten und wohl noch für viele Monate ständig mit Verkehrsbehinderungen rechnen müssen, da es zu Verlangsamungen, Anhaltungen, dem Wechsel der Fahrbahn und Verengungen der Fahr- bzw. Überholspuren kommt. All dies hat dazu geführt, dass kilometerlange Staus von Pkws und Schwerfahrzeugen nunmehr zum Alltag der Brennerautobahn gehören und demnach nicht nur in Zeiten erhöhten Verkehrsaufkommens auftreten.

Diese Situation, die niemandem entgangen ist, hat sich keinesfalls auf die Tarifpolitik ausgewirkt. Letztgenannte zielt nach wie vor auf eine Maximierung der Einnahmen durch unaufhaltsame Tarifierhöhungen ab, ohne dass diese im Verhältnis zur Qualität des angebotenen Dienstes stehen. Mit

1. Jänner 2011 sind die Mautgebühren nach nur sechs Monaten erneut angehoben worden, so dass diese im Laufe von 12 Monaten um fast 10 Prozent angestiegen sind.

Nachstehend werden einige Beispiele der letzten Erhöhung angeführt: Trient-Affi +6,4%, Trient-Bozen +5,4% Trient-Rovereto +6,3%, Bozen-Neumarkt +7,7%, Bozen-Brixen +6,1%, Bozen-Brenner +5,2%.

Diese Erhöhungen stehen in keinem Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Verwalter der Brennerautobahn haben nicht im Geringsten daran gedacht, dass für den angebotenen Dienst - dabei handelt es sich zudem um einen öffentlichen Dienst - immer dann, wenn dieser den Ansprüchen und Erwartungen nicht gerecht wird, ein anderer, sprich niedrigerer bzw. nicht der volle Preis eingehoben werden sollte. Dies entspricht einem Grundprinzip des freien Marktes, das natürlich in einer Monopolsituation außer Acht gelassen werden kann.

Die Straßenverkehrsordnung definiert im Titel 1 Artikel 2 die Autobahn als „*extraurbane oder urbane Straße mit unabhängigen oder durch nicht überschreitbare Abtrennungen getrennte Richtungsfahrbahnen, wobei in jede Fahrtrichtung mindestens zwei Fahrspuren gegeben sein müssen, eventuell mit einem Standstreifen links und einem Pannestreifen oder einem Standstreifen rechts, ohne höhengleiche Kreuzungen und private Zufahrten, ausgestattet mit Umzäunungen und Beistandssystemen für die Benützer entlang der gesamten Strecke...*“ Es werden somit klar und eindeutig die Merkmale der Autobahn festgeschrieben, aufgrund welcher die Autobahngesellschaft auch berechtigt ist, Maut einzuheben. Es liegt somit auf der Hand, dass immer dann, wenn genannte Voraussetzungen fehlen - und auch wenn dies nur für ein Teilstück gilt - auch die Maut wegfallen oder das Ausmaß derselben neu festgesetzt werden muss.

Derzeit finden die mangelnden Dienste und die in einigen Fällen - vor allem im Sommer, wenn die in den Staus blockierten Autofahrer unter der glühenden Hitze braten - verursachten Unannehmlichkeiten keinerlei Berücksichtigung bei der Einhebung der Mautgebühren (sprich einer Reduzierung derselben). Dies wäre für jene Unannehmlichkeiten unabdingbar, die nicht etwa auf die für die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten eröffneten Baustellen sondern vielmehr auf jene Baustellen zurückzuführen sind, die für längere Zeit aufgrund außerordentlicher Arbeiten, wie etwa die Realisierung der dritten dynamischen Spur, errichtet werden.

All dies vorausgeschickt,

**verpflichtet der Regionalrat der Autonomen Region Trentino-Südtirol  
den Regionalausschuss**

als Eigentümer der relativen Aktienmehrheit (32,29%), die Brennerautobahn aufzufordern, dem in den Prämissen angeführten Grundsatz gerecht zu werden und Maßnahmen für eine Kürzung der Maut und/oder die Befreiung von der Mauteinhebung für die von mittel- oder langfristigen Baustellen betroffenen Teilstücke zu ergreifen, welche aufgrund umfassender Instandhaltungsarbeiten oder außerordentlicher Arbeiten errichtet worden sind und die zu Fahrbahnverengungen oder dem Wechsel der Fahrspur führen und eine Verlangsamung des Verkehrs und lange Staus und Beeinträchtigungen nach sich ziehen.

**Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN**

MARCO SEMBENOTTI  
CLAUDIO ECCHER  
ALESSANDRO SAVOI  
WALTER VIOLA