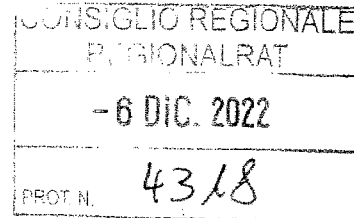




CONSIGLIO DELLA REGIONE TRENINO - ALTO ADIGE / SÜDTIROL
Gruppo Consiliare regionale Civica Trentina

Trento, 5 dicembre 2022



Al Presidente del
Consiglio Regionale

SEDE

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO *N. 2*

DISEGNO DI LEGGE N. 56 Bilancio di previsione della Regione autonoma Trentino Alto Adige/ Süd Tirolo per gli esercizi finanziari 2023-2025 (presentato dalla Giunta Regionale il 2 novembre 2022)

Per una soluzione il più possibile condivisa sulla gestione del traffico pesante che si determinerà con la chiusura parziale per lavori di manutenzione del Ponte Lueg in Tirolo

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, ancora una volta in questa legislatura, impegnare parte del bilancio anche a porre attenzione al tema della mobilità e alle sue ricadute per l'intero panorama economico regionale.

Come è noto da tempo e come più volte evidenziato, il settore dell'autotrasporto transfrontaliero tra Trentino-Alto Adige e Nord Tirolo è in grave difficoltà soprattutto per i divieti di transito ai mezzi pesanti sempre più stringenti, che impongono ai mezzi italiani o meglio non-austriaci numerose limitazioni. Il problema creato dalle limitazioni per i trasporti dei TIR al valico del Brennero verso l'Austria è una questione annosa che parte già dalla fine degli anni '90 e che non è mai stata compiutamente affrontata in maniera incisiva.

Per meglio contestualizzare il tema, affinché non appaia una mera rivendicazione di confine viene utile ricordare che il pluricitato Accordo De Gasperi-Gruber del 5 settembre 1946 al punto 2. lettere c) e d) impegna per mantenere rapporti di buon vicinato:

"c) ad approntare una convenzione per il libero transito dei passeggeri e delle merci tra il Tirolo settentrionale e il Tirolo orientale, sia per ferrovia che, nella misura più larga possibile, per strada;



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

d) a concludere accordi speciali tendenti a facilitare un più esteso traffico di frontiera e scambi locali di determinati quantitativi di prodotti e di merci tipiche tra l'Austria e l'Italia."

Viene quindi conseguente anche la considerazione che rivedere i divieti o rimodularli in modo tale che non danneggino ulteriormente l'economia italiana e soprattutto le aziende che esportano verso il Nord Europa è un concetto auspicato non solo oggi, ma la raccomandazione viene anche dal nostro comune passato.

Le politiche di mitigazione dell'impatto ambientale dell'inquinamento portate avanti dal Tirolo nel corso di questi decenni hanno infatti caratteristiche molto peculiari, poichè i divieti sono molto più stringenti con i mezzi non austriaci eccetto le esenzioni per i viaggi con mezzi pesanti con classe euro VI (con emission NOx < 0,4g /kWh) – solo se sono in possesso del contrassegno classe euro e un documento il quale certifica la classe di inquinamento e se sono stati immatricolati dopo il 31.agosto 2018.

Inoltre sono ammessi al traffico tutti i mezzi pesanti con motore elettrico puro oppure con tecnologia a celle a combustibile a idrogeno. Per questo nel corso degli anni gli autotrasportatori hanno investito nel ricambio veicoli equipaggiati con motori di ultima generazione. Prova ne sia che le stazioni di rilevamento lungo l'autostrada nel Tirolo non registrano più superamenti della soglia di emissioni imposta dalle normative europee prova ne è il fatto che le maggiori emissioni inquinanti misurate sono derivanti dai veicoli leggeri.

Giustamente l'aspetto ambientale va sempre tenuto in considerazione e infatti per tale motivo la realizzazione delle infrastrutture sta marciando a pieno ritmo e si immagina che in una decina di anni ci sarà il completamento della Galleria di base del Brennero BBT che favorirà sicuramente il passaggio all'intermodalità in maniera più massiccia.

In attesa che ciò avvenga, la società autostradale di A22 si propone di fare investimenti assai importanti, sia di adeguamento della propria rete che per essere all'avanguardia nella distribuzione di carburanti sostenibili, quali l'idrogeno o l'elettrico e diventare il primo corridoio green d'Europa con un finanziamento di 20 milioni di cui 7 destinati alla realizzazione di colonnine di ricarica veloce per le auto elettriche, 2 milioni per la rete di distribuzione del metano e 11 per le centraline di idrogeno, che andranno ad aggiungersi a quella già in funzione di Bolzano sud. Quindi l'impegno da parte dell'Italia, della Regione e di A22 è sicuramente elevato, ma nulla può se ad ogni soluzione messa in atto si aumenta dall'altra parte del confine il livello dei divieti.

Nonostante la centralità del Brennero permanga cruciale all'interno del corridoio SCAN-MED, i divieti che il Tirolo austriaco unilateralmente impone sono sempre più stringenti e ciò non fa che irrigidire anche le relazioni tra i Länder a causa di quella che in molti



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

operatori economici del settore autotrasporto e non solo, vedono come un autentica disparità di trattamento tra mezzi austriaci e mezzi non austriaci, scaricando le conseguenze del traffico in particolar modo sull'Italia e quindi sulla Regione Trentino-Alto Adige / Südtirol, dal punto di vista ambientale, nonché sulle nostre imprese che fanno export ed autotrasporto, dal punto di vista economico.

Come se non bastassero le difficoltà di rapporti, create dal diverso trattamento offerto ai mezzi pesanti di provenienza non austriaca, che anche la Germania lamenta, già da qualche mese è nota la prossima operazione di manutenzione del Ponte Lueg che si trova in Nord Tirolo vicino a Gries am Brenner e che dal 2024 ad almeno al 2027 verrà sottoposto a lavori di sistemazione e messa in sicurezza, stante il grave stato di usura della infrastruttura. Lo stesso responsabile della società austriaca ASFINAG, come riportato dalla stampa di recente, ammette l'inadempienza della concessionaria nella manutenzione periodica e il fatto che tale trascuratezza determini ora un intervento decisamente drastico.

Il ponte quindi verrà chiuso e resterà percorribile un'unica corsia; considerando che ai mezzi pesanti è fatto divieto di utilizzare altre strade che non siano l'autostrada, ci sarà sicuramente una paralisi dell'autotrasporto e sicuramente a ciò faranno seguito ulteriori divieti e limitazioni che altro non faranno che penalizzare l'uscita delle merci trasformate e/o prodotte in Italia mettendo a rischio la competitività stessa del servizio e dei prodotti. Senza contare che i rallentamenti conseguenti ai lavori sul ponte Lueg comporteranno caos nel traffico stradale ed una ricaduta ambientale sul territorio regionale ancora una volta assai negativa.

La ferrovia, che da molti viene indicata come alternativa percorribile, al momento non può costituire una opzione valida per rispondere ai molti problemi generati dai lavori, visto che attualmente non è in grado di assorbire più del 36% delle merci che transitano attraverso il Brennero, benchè gli importanti investimenti che sono in corso sull'Interporto di Trento, sia da parte provinciale che statale, auspicabilmente entro un paio di anni potranno portare dei sensibili benefici allo switch modale, anche se ovviamente per vedere il processo equilibrarsi sarà necessario attendere l'apertura del tunnel di base. Per tale ragione le limitazioni in vigore per i TIR unite ai cantieri per l'ammodernamento e manutenzione del Ponte Lueg comporteranno l'aggravarsi di una situazione già complessa. In breve, il rifacimento del Ponte e la chiusura di una corsia al transito, unita ai divieti, trasformerà in un collo di bottiglia per il traffico sia pesante che leggero tutta l'asse autostradale del Brennero. Il corridoio Scandinavo Mediterraneo, vera spina dorsale dell'Unione Europea per il traffico merci, non sarà più in grado di supportare l'interscambio commerciale tra Italia ed Europa, che da solo vale 170 mld di Euro con circa 2,5 mln di passaggi annui per



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

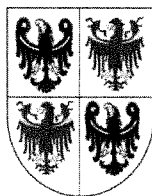
direzione considerando anche che il 70% dell'export transita dalle Alpi e per lo più valica il Brennero.

Tutto ciò premesso

Nell'ambito della Manovra di bilancio di previsione della Regione per gli esercizi finanziari 2023-2025 il Consiglio Regionale impegna la Giunta Regionale ad aprire un dialogo, coinvolgendo anche le due Province autonome, con Austria, Tirolo ed Unione Europea, interessando anche i competenti Ministeri italiani ed austriaci, affinché, anche nel rispetto della libera circolazione delle merci e della concorrenza, sia possibile, anche in considerazione dell'impatto in termini di ricadute economiche che ciò ha sul bilancio regionale e almeno fino al termine dei lavori di risistemazione del Ponte Lueg di:

- eliminare il divieto notturno di circolazione per i mezzi pesanti;
- eliminare il doppio pedaggio sulla A31;
- eliminare il divieto di circolazione il sabato per i mezzi pesanti almeno fino al termine dei lavori sul ponte Lueg.

Vanessa Masè



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO-ALTO ADIGE
REGIONALRAT TRENINO-SÜDTIROL

Trient, 5. Dezember 2022
Prot. Nr. 4318 RegRat
vom 6.12.2022

An den
Präsidenten des Regionalrats

Tagesordnungsantrag Nr. 2 zum Gesetzentwurf Nr. 56
Haushaltsvoranschlag der autonomen Region Trentino-Südtirol für die Haushaltsjahre 2023-2025
(eingebracht von der Regionalregierung am 2. November 2022)

**Für eine so weit als möglich gemeinsam vorangetriebene Lösung zur Gestaltung des
Schwerverkehrs infolge der teilweisen, durch Wartungsarbeiten bedingten Schließung der
Lueg-Brücke in Tirol**

In Anbetracht dessen, dass die Region das ideale Bindeglied zwischen den beiden Provinzen ist, und das hier unterbreitete Thema sowohl die autonomen Provinzen als auch die Region selbst betrifft, soll in dieser Legislaturperiode erneut ein Teil der Geldmittel des Haushalts auch für den Bereich der Mobilität und deren Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft zweckgebunden werden.

Wie seit langem bekannt ist und immer wieder betont wurde, muss der Wirtschaftssektor des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zwischen Trentino-Südtirol und Nordtirol große Schwierigkeiten meistern, insbesondere aufgrund der immer umfangreicheren Transitverbote für Schwerfahrzeuge, die zahlreiche Einschränkungen für italienische bzw. nicht-österreichische Fahrzeuge mit sich bringen. Das Problem, das durch die Beschränkungen für den Lkw-Verkehr am Brennerpass nach Österreich entstanden ist, besteht seit Ende der 1990er Jahre und ist bis dato keiner wirkungsvollen Lösung zugeführt worden.

Um das Thema besser zu umreißen und zu vermeiden, dass es als bloße Grenzforderung angesehen wird, ist es sinnvoll, daran zu erinnern, dass das vielfach zitierte Gruber-De-Gasperi-Abkommen vom 5. September 1946 unter Punkt 3), Buchstaben c) und d) zur Herstellung gutnachbarlicher Beziehungen zwischen Österreich und Italien verpflichtet und:

„c) ein Abkommen über den freien Personen- und Güterverkehr zwischen Nordtirol und Osttirol auf dem Schienenwege und in möglichst weitgehendem Umfange auch auf dem Straßenwege zu treffen;

d) Sonderabmachungen zur Erleichterung eines erweiterten Grenzverkehrs und örtlichen Austausches bestimmter Mengen heimischer Erzeugnisse und Güter zwischen Österreich und Italien zu treffen.“

Die Überlegung, die Verbote zu überprüfen oder sie so umzugestalten, dass sie der italienischen Wirtschaft und insbesondere den Unternehmen, die nach Nordeuropa exportieren, nicht weiter schaden, entspricht demnach nicht nur einem derzeit gehegten Wunsch, sondern wird auch einer Empfehlung aus unserer gemeinsamen Vergangenheit gerecht.

Die vom Bundesland Tirol in diesen Jahren vorangetriebenen Maßnahmen zur Begrenzung der Umweltverschmutzung weisen in der Tat ganz besondere Eigenheiten auf, da die Verbote für die nicht-österreichischen Fahrzeuge viel strenger sind. Eine Ausnahme bilden die Fahrten mit Schwerfahrzeugen der Klasse Euro VI (mit NO_x-Emissionen < 0,4g/kWh), aber nur wenn sie im Besitz des Euro-Klassenaufklebers und eines Dokuments zur Bescheinigung der Verschmutzungsstufe sind und nach dem 31. August 2018 zugelassen wurden.

Darüber hinaus sind alle schweren Nutzfahrzeuge mit reinem Elektromotor oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie zugelassen. Aus diesem Grund haben die Transportunternehmen in den letzten Jahren in ihren Fuhrpark investiert und diesen durch Fahrzeuge mit Motoren der letzten Generation erneuert. Dies wird auch dadurch belegt, dass an den Messstationen entlang der Autobahn in Tirol die von den europäischen Vorschriften festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden und dass die höchsten gemessenen Schadstoffemissionen von den Leichtfahrzeugen verursacht werden.

Natürlich gilt es den Umweltaspekt stets zu berücksichtigen, und aus diesem Grund wird der Bau der Infrastrukturen ganz entschieden vorangetrieben. Es ist davon auszugehen, dass der Brenner-Basistunnel BBT in etwa zehn Jahren fertiggestellt sein wird, was zweifelsohne die Intermodalität ankurbeln wird.

Doch bis es soweit ist, gedenkt die Autobahngesellschaft A22 Investitionen von grundlegender Bedeutung zu tätigen, einerseits um das Autobahnnetz anzupassen und andererseits um bei der Bereitstellung nachhaltiger Kraftstoffe wie Wasserstoff oder Elektrizität eine Vorreiterrolle spielen und der erste grüne Korridor Europas werden zu können. Die vorgesehenen Investitionen belaufen sich auf 20 Millionen Euro, von denen 7 Millionen für die Errichtung von E-Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, 2 Millionen für Methantankstellen und 11 Millionen für Wasserstofftankstellen, zusätzlich zu jener, die bereits in Bozen Süd in Betrieb ist, bestimmt sind. Italien, die Region und auch die A22 leisten demnach sehr wohl ihren Beitrag, doch all dies fruchtet nichts, wenn auf jede umgesetzte Lösung auf der anderen Seite der Grenze noch mehr Verbote folgen.

Obwohl der Brennerpass für den Verkehrskorridor Skandinavien-Mittelmeer nach wie vor von zentraler Bedeutung ist, verschärfen sich die Verbote zunehmend, die das österreichische Bundesland Tirol einseitig verhängt, was zu Spannungen in den Beziehungen zwischen den Ländern führt. Dies nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass viele Wirtschaftsteilnehmer im Transportsektor und darüber hinaus genannte Verbote als eine echte Ungleichbehandlung zwischen österreichischen und nicht-österreichischen Fahrzeugen ansehen, wobei die damit einhergehenden Folgen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens in ökologischer Hinsicht insbesondere auf Italien und damit die Region Trentino-Südtirol sowie in wirtschaftlicher Hinsicht auf unsere Export- und Transportunternehmen abgewälzt werden.

Und der angesprochenen Beziehung, die auf die auch von Deutschland beklagte unterschiedliche Behandlung nicht-österreichischer Lastkraftwagen zurückzuführen ist, nicht genug, ist vor einigen Monaten bekanntgegeben worden, dass die Lueg-Brücke in Nordtirol bei Gries am Brenner aufgrund des akuten Verschleißes der Infrastruktur ab 2024 und bis mindestens 2027 Instandhaltungs- und Sicherheitsarbeiten unterzogen werden soll. Der Verantwortliche der ASFINAG, des österreichischen Autobahnbetreibers, hat - wie kürzlich in der Presse zu lesen war -

eingräumt, dass der Konzessionär es versäumt hat, regelmäßige Wartungsarbeiten durchzuführen und dass sich aufgrund dieser Vernachlässigung nun dieser drastische Eingriff als notwendig erweist.

Die Brücke wird demnach gesperrt und es wird nur ein Fahrstreifen befahrbar sein. In Anbetracht der Tatsache, dass die Schwerfahrzeuge keine anderen Straßen als die Autobahn benutzen dürfen, wird es mit Sicherheit zu einer Lähmung des Güterverkehrs kommen, und es wird weitere Verbote und Beschränkungen geben, die den Export der in Italien verarbeiteten und/oder produzierten Waren zusätzlich benachteiligen und die Wettbewerbsfähigkeit der Transportdienste und der Produkte selbst gefährden werden. Ganz zu schweigen davon, dass die durch die Arbeiten an der Lueg-Brücke bedingten Behinderungen zu einem Verkehrschaos führen und die Region erneut einer starken Umweltbelastung aussetzen werden.

Der Transport auf der Schiene, der von vielen als Alternative angesehen wird, stellt derzeit keine Lösung für die zahlreichen, durch die Bauarbeiten verursachten Probleme dar, zumal die Bahn derzeit nicht in der Lage ist, mehr als 36 % des Gütertransits über den Brenner zu bewältigen. Die umfangreichen Investitionen in den Verladebahnhof Trient von Seiten sowohl der Provinz als auch der staatlichen Behörden werden in einigen Jahren hoffentlich zu einer Verbesserung hinsichtlich der Verladung führen, wenngleich sich die Situation wohl erst mit der Eröffnung des Basistunnels einpendeln wird. Neben den geltenden LKW-Verboten werden die für die Modernisierung und Instandhaltung der Lueg-Brücke eingerichteten Baustellen eine ohnehin schon komplizierte Situation noch weiter verschärfen. Der Neubau der Brücke mit der damit einhergehenden Sperrung eines Fahrstreifens für den Verkehr und die bestehenden Fahrverbote werden demnach die gesamte Brennerautobahnachse in ein Nadelöhr für den Schwer- und Leichtverkehr verwandeln. Der Verkehrskorridor Skandinavien-Mittelmeer, das eigentliche Rückgrat der Europäischen Union für den Güterverkehr, wird nicht mehr in der Lage sein, den Warenaustausch zwischen Italien und Europa zu gewährleisten, wobei sich allein dieser auf einen Wert von 170 Milliarden Euro mit etwa 2,5 Millionen Fahrten pro Jahr in jede Richtung beläuft. Daneben ist anzumerken, dass 70 Prozent des Exports über den Alpenraum führt und der Großteil davon über den Brenner.

All dies vorausgeschickt,

**verpflichtet der Regionalrat von Trentino-Südtirol im Rahmen der Behandlung des
Haushaltsvoranschlags der Region für die Haushaltsjahre 2023-2025
die Regionalregierung,**

unter Einbeziehung der beiden autonomen Provinzen und in Rücksprache mit den zuständigen italienischen und österreichischen Ministerien mit Österreich, Tirol und der Europäischen Union in Dialog zu treten, damit auch unter Wahrung des freien Warenverkehrs und des Wettbewerbs sowie im Hinblick auf die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Haushalt der Region die Möglichkeit in Betracht gezogen wird, zumindest bis zum Abschluss der Arbeiten zur Sanierung der Lueg-Brücke

- das Nachtfahrverbot für schwere Nutzfahrzeuge aufzuheben;

- die doppelte Maut auf der A31 abzuschaffen und

- das samstägliche Fahrverbot für den Schwerverkehr zumindest bis zum Abschluss der Arbeiten an der Lueg-Brücke aufzuheben.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETE
Vanessa Masè