

ANTRAG NR. 17

der Interregionalen Landtagskommission an den
Dreier-Landtag

zum Antrag der Abgeordneten

Vanessa Masè (La Civica)
Eleonora Angeli (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Andrea de Bertolini (Partito Democratico del Trentino)
Daniele Biada (Fratelli d'Italia)
Mirko Bisesti (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Maria Bosin (Partito Autonomista Trentino Tirolese)
Antonella Brunet (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Michela Calzà (Partito Democratico del Trentino)
Claudio Cia (Gruppo misto)
Carlo Daldoss (Fratelli d'Italia)
Paola Demagri (Movimento Casa Autonomia.eu)
Roberto Failoni (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Mariachiara Franzoia (Partito Democratico del Trentino)
Maurizio Fugatti (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Francesca Gerosa (Fratelli d'Italia)
Christian Girardi (Fratelli d'Italia)
Mattia Gottardi (La Civica)
Luca Guglielmi (Fassa)
Walter Kaswalder (Partito Autonomista Trentino Tirolese)
Lucia Maestri (Partito Democratico del Trentino)
Michele Malfer (Campobase)
Alessio Manica (Partito Democratico del Trentino)
Chiara Maule (Campobase)
Roberto Paccher (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Francesca Parolari (Partito Democratico del Trentino)
Stefania Segnana (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Claudio Soini (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Achille Spinelli (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Roberto Stanchina (Campobase)
Mario Tonina (Partito Autonomista Trentino Tirolese)
Francesco Valduga (Campobase)
Paolo Zanella (Partito Democratico del Trentino)
Giulia Zanutelli (Lega Trentino per Fugatti Presidente)

PROPOSTA DI MOZIONE N. 17

della Commissione interregionale alle tre assem-
blee legislative riunite in seduta congiunta

in merito alla proposta di mozione presentata
dalle consigliere e dai consiglieri

Vanessa Masè (La Civica)
Eleonora Angeli (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Andrea de Bertolini (Partito Democratico del Trentino)
Daniele Biada (Fratelli d'Italia)
Mirko Bisesti (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Maria Bosin (Partito Autonomista Trentino Tirolese)
Antonella Brunet (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Michela Calzà (Partito Democratico del Trentino)
Claudio Cia (Gruppo misto)
Carlo Daldoss (Fratelli d'Italia)
Paola Demagri (Movimento Casa Autonomia.eu)
Roberto Failoni (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Mariachiara Franzoia (Partito Democratico del Trentino)
Maurizio Fugatti (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Francesca Gerosa (Fratelli d'Italia)
Christian Girardi (Fratelli d'Italia)
Mattia Gottardi (La Civica)
Luca Guglielmi (Fassa)
Walter Kaswalder (Partito Autonomista Trentino Tirolese)
Lucia Maestri (Partito Democratico del Trentino)
Michele Malfer (Campobase)
Alessio Manica (Partito Democratico del Trentino)
Chiara Maule (Campobase)
Roberto Paccher (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Francesca Parolari (Partito Democratico del Trentino)
Stefania Segnana (Lega Trentino per Fugatti Presidente)
Claudio Soini (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Achille Spinelli (Noi Trentino per Fugatti Presidente)
Roberto Stanchina (Campobase)
Mario Tonina (Partito Autonomista Trentino Tirolese)
Francesco Valduga (Campobase)
Paolo Zanella (Partito Democratico del Trentino)
Giulia Zanutelli (Lega Trentino per Fugatti Presidente)

betreffend

Maßnahmen zur Förderung einer Initiative zur Optimierung der Verkehrslage an der Lueg-Brücke

riguardante

Azioni volte a promuovere un intervento per garantire l'ottimizzazione del traffico sul ponte Lueg

Begründung

Nach dem Beginn der Umbauarbeiten an der Luegbrücke, die Teil der Brennerautobahn in Tirol ist, wird die Verkehrssituation an der Hauptverkehrsader, die Italien mit Nordeuropa verbindet, immer kritischer.

Die Einschränkungen für den Schwerverkehr und die teilweise Schließung der Brücke führten zu einem erhöhten Risiko von Verkehrsstaus mit schwerwiegenden Folgen für die lokale Wirtschaft. Insbesondere wirkt sich die zunehmende Verkehrsüberlastung negativ auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt, die Logistikeffizienz, den Tourismus und die regionale Wirtschaft aus. Zunehmende Schadstoffemissionen durch Staus tragen zur Verschlechterung der Luftqualität und zum Klimawandel bei.

Die Probleme im Zusammenhang mit dem Betrieb der Infrastruktur am Brenner sind grenzüberschreitender Natur und betreffen beide Alpenregionen. Die Region Trentino-Südtirol, die seit jeher durch enge Beziehungen in den Bereichen Wirtschaft, Handel und Kultur mit Tirol verbunden ist, ist nun einer heiklen Situation mit erheblichen Auswirkungen in beiden Regionen ausgesetzt. Die Beschränkungen, insbesondere diejenigen, die den Transit von Schwerverkehr betreffen, gelten über die politischen und administrativen Grenzen hinaus. Daher sind Zusammenarbeit und gemeinsame Maßnahmen erforderlich, um wirksame und nachhaltige Lösungen zu finden.

Die enge Vernetzung zwischen den beiden Regionen bedeutet, dass bei jeder Maßnahme alle Wechselwirkungen berücksichtigt werden müssen. Es ist daher wünschenswert, dass die verkehrspolitischen Maßnahmen im Sinne eines Korridorsystems angewandt werden, wie dies der Brennerachse entspricht.

Motivazioni

A seguito dell'avvio dei lavori di ristrutturazione del ponte Lueg, situato sull'autostrada del Brennero in territorio tirolese, la situazione della viabilità sulla principale arteria stradale che collega l'Italia al Nord Europa sta diventando sempre più critica.

Le restrizioni al traffico pesante e la parziale chiusura del ponte hanno aumentato il rischio di congestioni stradali, con gravi ripercussioni sull'economia locale. In particolare, l'intensificarsi della congestione veicolare ha un impatto negativo sulla sicurezza stradale, sull'ambiente, sull'efficienza logistica, sul settore turistico e sull'economia regionale. L'aumento delle emissioni inquinanti dovuto alla congestione contribuisce al deterioramento della qualità dell'aria e al cambiamento climatico.

Le problematiche relative alla gestione delle infrastrutture del Brennero sono di natura transfrontaliera, coinvolgendo entrambe le regioni alpine. Il Trentino-Alto Adige/Südtirol, da sempre legato al Tirolo da forti legami economici, commerciali e culturali, si trova ora a fronteggiare una situazione delicata, con impatti significativi in entrambe le aree. Le restrizioni, in particolare quelle riguardanti il transito dei mezzi pesanti, travalicano i confini politici e amministrativi, rendendo necessaria un'azione congiunta e cooperativa per trovare soluzioni efficaci e sostenibili.

La stretta interconnessione tra le due regioni implica che ogni misura adottata debba tener conto delle implicazioni reciproche. È quindi auspicabile che le politiche di gestione del traffico vengano adottate in una logica di corridoio, come è il caso del Brennero.

In diesem Zusammenhang ist es von grundlegender Bedeutung, die Schwierigkeiten, die durch die Arbeiten an der Lueg-Brücke entstehen, gemeinsam anzugehen. Die vorgeschlagenen Lösungen sollten auf einem konstruktiven Dialog beruhen und auf Maßnahmen abzielen, welche die gemeinsamen Interessen beider Regionen nicht nur in Bezug auf die Logistik, sondern auch in Bezug auf die Verringerung des gesamten CO₂-Fußabdrucks schützen.

Es ist daher eine Zusammenarbeit notwendig, um eine Optimierung des Verkehrsmanagements sicherzustellen, zusätzliche Schäden für Umwelt und Wirtschaft zu vermeiden und dabei die am stärksten gefährdeten Sektoren wie den Tourismus, die Logistik und den grenzüberschreitenden Handel zu unterstützen. Insbesondere die Verringerung der Verkehrsstaus stellt eine bedeutende Chance dar, die CO₂-Emissionen zu senken und die Luftqualität entlang der Brennerachse zu verbessern. Auf diese Weise könnte man konkret auf die Sorgen der lokalen Bevölkerung eingehen, für die der Klimawandel immer stärker spürbar wird. Es ist somit von grundlegender Bedeutung, den Verkehrsfluss auf der Autobahnachse zu verbessern, um zu verhindern, dass sich der Verkehr auf die Nebenstraßen des Alpenraums verlagert und dadurch zahlreiche benachbarte Gebiete und kleinere Ortschaften in Schwierigkeiten geraten.

Aus den Daten von Bcplatforms und der Brennerautobahn geht entlang der Brennerachse ein jährliches Verkehrsaufkommen von 2,5 Millionen Fahrzeugen hervor, von denen 60 %, d. h. 1,5 Millionen, Schwerfahrzeuge sind. Darüber hinaus liegt der Gesamtwert des Imports/Exports entlang dieser Achse bei über 100 Milliarden Euro, wobei der Wert der allein von Deutschland importierten Trentiner Waren im Jahr 2023 etwa 1,2 Milliarden Euro betrug. Die Schließung der Lueg-Brücke könnte diesen Wert um bis zu 20 % senken. Nicht zu unterschätzen sind auch die Auswirkungen auf den Tourismus in Südtirol und im Trentino, der eine wichtige Säule der Wirtschaft der beiden Provinzen darstellt.

Aus diesen Gründen ist es dringend notwendig, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrswege zu entlasten und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt, die Bevölkerung und die Wirtschaft zu mildern. Insbesondere sollte Folgendes vorgesehen werden:

In questo contesto, è fondamentale affrontare le difficoltà generate dai lavori sul ponte Lueg in modo congiunto. Le soluzioni proposte dovrebbero essere improntate a un dialogo costruttivo, puntando a misure che tutelino gli interessi comuni di entrambe le regioni, non solo in termini di logistica, ma anche in relazione alla riduzione dell'impronta carbonica complessiva.

È quindi necessario collaborare per garantire che la gestione del traffico sia ottimizzata, evitando ulteriori danni ambientali ed economici e sostenendo i settori più vulnerabili, come il turismo, la logistica e il commercio transfrontaliero. In particolare, la riduzione della congestione del traffico rappresenta un'opportunità significativa per abbattere le emissioni di CO₂ e migliorare la qualità dell'aria lungo l'asse del Brennero. Questo risponderebbe concretamente alle preoccupazioni delle comunità locali, sempre più sensibili ai cambiamenti climatici. È fondamentale, infatti, decongestionare l'asse autostradale per evitare che il traffico si riversi sulle arterie secondarie dell'arco alpino, mettendo in difficoltà numerosi territori limitrofi e i piccoli centri.

Lungo l'asse del Brennero, i dati di Bcplatforms e dell'Autostrada del Brennero indicano che il volume annuale di traffico è di 2,5 milioni di veicoli, di cui il 60%, ossia 1,5 milioni, è costituito da mezzi pesanti. Inoltre, il valore complessivo dell'import/export che attraversa quest'asse supera i 100 miliardi di euro, con un valore delle merci trentine importate dalla sola Germania nel 2023 che ammonta a circa 1,2 miliardi di euro. La chiusura del ponte di Lueg potrebbe ridurre questo valore fino al 20%. Inoltre, non vanno sottovalutati gli impatti sul turismo in Alto Adige e Trentino, che rappresenta un pilastro fondamentale delle economie delle due province.

Per queste ragioni, è urgente adottare misure concrete per decongestionare il traffico e mitigare gli effetti negativi sull'ambiente, sulla comunità e sull'economia. In particolare:

- Die Aufhebung des Nachtfahrverbots für Lastkraftwagen:
Die Aufhebung des Nachtfahrverbots für die gesamte Dauer der Arbeiten an der Lueg-Brücke wäre eine gemeinsame Lösung, um die Überlastung tagsüber zu verringern. Ein ausgewogeneres Schwerverkehrsmanagement, das den Transit auch nachts ermöglicht, würde dazu beitragen, den Druck auf die Infrastruktur zu verringern und die Handelslogistik für beide Regionen zu optimieren. Dies würde die Verkehrssicherheit verbessern und der Verkehr wäre über 24 Stunden besser verteilt. Insbesondere würde diese Maßnahme die Umweltbelastung, die auf die Verkehrskonzentration während der Stoßzeiten zurückzuführen ist, reduzieren und zu einer gleichmäßigeren Verteilung der CO₂- und Stickstoffemissionen über den Tag beitragen. Studien im Anschluss an das Projekt Brenner LEC haben gezeigt, dass der Verkehrsfluss in Kombination mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu erheblichen Emissionen führt.
- Die Überarbeitung des Fahrverbotskalenders:
Die Umgestaltung des Zeitplans für Transitverbote unter Berücksichtigung der tatsächlichen logistischen Erfordernisse der Unternehmen und der gemeinsamen wirtschaftlichen Dynamiken wäre ein wichtiger Schritt zur Anpassung der politischen Maßnahmen an die aktuellen Umstände. Ein flexibler und dialogorientierter Ansatz könnte es ermöglichen, die Einschränkungen und Erschwernisse für den Schwerverkehr zu minimieren, ohne die Sicherheit und Effizienz der Infrastruktur zu beeinträchtigen.
- Eine stärkere Nutzung des Schienenverkehrs und der RO.LA:
Die Förderung einer höheren Schienenverkehrskapazität ist ein Ziel, das durch Synergien zwischen den beiden Regionen erreicht werden kann. Der Ausbau der RO.LA. und die rasche Beschleunigung der damit verbundenen Arbeiten könnten eine sinnvolle Alternative zum Straßenverkehr darstellen, den Druck auf die Straßen verringern und den Warenverkehr optimieren. Eine stärkere Nutzung der Schiene würde nicht nur die Straßennetze entlasten, sondern auch zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit beitragen – ein Thema, das für beide Regionen von gemeinsamem Interesse ist.
- la sospensione del divieto di circolazione notturna per i camion.
La rimozione del divieto di transito nelle ore notturne, per tutta la durata dei lavori sul ponte Lueg, rappresenterebbe una soluzione condivisa per alleggerire la congestione durante il giorno. Una gestione più equilibrata del traffico pesante, che permetta il transito anche di notte, contribuirebbe a ridurre la pressione sulle infrastrutture e a ottimizzare la logistica commerciale per entrambe le regioni. La sicurezza stradale ne verrebbe avvantaggiata, mentre il traffico verrebbe distribuito meglio lungo le 24 ore. In particolare, questa misura ridurrebbe l'impatto ambientale generato dalla concentrazione del traffico nelle ore di punta, contribuendo a una distribuzione più omogenea delle emissioni di CO₂ e azoto lungo la giornata. Gli studi conseguenti al progetto Brenner Lec hanno dimostrato che la scorrevolezza del traffico abbinata ad una determinata velocità induce considerevoli emissioni.
- La revisione del calendario dei divieti di transito.
La riformulazione del calendario dei divieti di transito, tenendo conto delle reali necessità logistiche delle imprese e delle dinamiche economiche comuni, sarebbe un passo importante per adattare le politiche alle circostanze attuali. Un approccio flessibile e basato sul dialogo potrebbe permettere di ridurre al minimo le limitazioni e i disagi per il traffico pesante, senza compromettere la sicurezza e l'efficienza delle infrastrutture.
- L'incremento del trasporto ferroviario e della RO.LA.
Promuovere una maggiore capacità di trasporto su rotaia è un obiettivo che può essere perseguito attraverso la sinergia tra le due regioni. L'ampliamento della RO.LA. e la sollecita accelerazione dei relativi lavori potrebbero rappresentare una valida alternativa al trasporto su gomma, riducendo la pressione sulle strade e ottimizzando i flussi di merci. Un maggiore ricorso al trasporto ferroviario non solo alleggerirebbe il traffico stradale, ma contribuirebbe anche a migliorare la sostenibilità ambientale, un tema di comune interesse per entrambe le aree.

- Infrastrukturlösungen zur Verbesserung der Verkehrslage:

Obwohl die Notwendigkeit von Baumaßnahmen an der Luegbrücke unbestritten ist, wäre es sinnvoll, nach Lösungen zu suchen, die es ermöglichen, den Verkehrsfluss nicht übermäßig zu beeinträchtigen. Das Beispiel des Viadukts bei Gossensass, das ohne Verkehrsunterbrechung saniert wurde, zeigt, dass komplexe Arbeiten ohne nennenswerte Verkehrssperren möglich sind. Ein ähnlicher Ansatz könnte auch für die Luegbrücke in Betracht gezogen werden. Asfinag, das Unternehmen, das die österreichischen Autobahnen betreibt, wird die Brücke für etwa 180 Tage im Jahr sowohl in Richtung Süden als auch in Richtung Norden zweispurig befahrbar machen. Es wäre jedoch wünschenswert, diese Zeiträume zu überdenken und so die Schwierigkeiten für den Transitverkehr zu minimieren.

- Le soluzioni infrastrutturali per il miglioramento del traffico.

Sebbene la necessità di interventi strutturali sul ponte Lueg sia imprescindibile, sarebbe utile esplorare soluzioni che permettano di non compromettere eccessivamente la fluidità del traffico. L'esempio del viadotto Colle Isarco, che ha subito un intervento di consolidamento senza interruzioni della viabilità, dimostra che è possibile effettuare lavori complessi senza creare blocchi significativi al traffico. Un approccio simile potrebbe essere preso in considerazione anche per il ponte Lueg. Asfinag, la società che gestisce le autostrade austriache, lascerà che il ponte sia percorribile a due corsie per circa 180 giorni all'anno sia in direzione sud che in direzione nord. Tuttavia, sarebbe auspicabile riconsiderare questi periodi, minimizzando così i disagi per i veicoli in transito.

Im April 2023 wurde vom Dreier Landtag der Beschluss Nr. 15 („Brennerkorridor - Verkehrsprobleme lösen und Bevölkerung entlasten!“) verabschiedet, mit dem die Regierungen des Landes Tirol sowie der Autonomen Provinzen Bozen und Trient beauftragt wurden, den Staaten ein gemeinsam erarbeitetes verkehrstechnisches Konzept für den Brennerkorridor vorzulegen, mit dem Ziel, den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und die Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben. Dieses Konzept umfasst folgende Schwerpunkte:

Considerata la delibera n° 15, approvata ad aprile 2023 dal Dreier Landtag, riguardante "Corridoio del Brennero - risolvere i problemi di viabilità e sgravare la popolazione", con la quale si sono incaricati i Governi del Land Tirol e delle Province autonome di Bolzano e di Trento di presentare agli Stati un piano dei trasporti sviluppato congiuntamente per il corridoio del Brennero, con l'obiettivo di ridurre il traffico pesante su gomma e promuoverne il trasferimento su rotaia. Che tale piano prevede le seguenti priorità:

- Abstimmung der Straßen- und Schienen-Infrastrukturbetreiber;
- abgestimmtes Baustellenmanagement und halbjährliche Berichterstattung an die jeweiligen Landesregierungen;
- Austausch von Echtzeitdaten mittels einer digitalen Plattform;
- regelmäßige Jours fixes zwischen ASFINAG und A22 Brennerautobahn AG und Intensivierung des Austauschs der Italienischen und Österreichischen Staatsbahnen;
- Umsetzung eines digitalen Verkehrsmanagementsystems im Brennerkorridor;
- Simulation der Auswirkung einer Mauterhöhung;
- Verlagerungsstrategie Straße - Schiene, einschließlich des Ausbaus von Verladeterminals und lärmarmen Güterwaggons.
- coordinamento dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- gestione coordinata dei cantieri e rendicontazione semestrale agli esecutivi dei tre territori dell'Euregio;
- scambio di dati in tempo reale attraverso una piattaforma digitale;
- incontri regolari tra ASFINAG e l'Autostrada del Brennero S.p.A., rafforzando i legami con le ferrovie italiane e austriache;
- introduzione di un sistema di gestione digitale del traffico sul corridoio del Brennero;
- simulazione dell'impatto di un aumento dei pedaggi;
- strategia per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, includendo investimenti in scali merci e mezzi ferroviari a bassa rumorosità.

Da die Lösung der Probleme im Zusammenhang mit den Arbeiten an der Lueg-Brücke und den Verkehrsbeschränkungen ein gemeinsames Engagement erfordert, ist es von grundlegender Bedeutung, dass die Institutionen zusammenarbeiten, um Lösungen zu gewährleisten, welche die beiderseitigen Interessen schützen, indem sie den Dialog, die Zusammenarbeit und die Umsetzung von Maßnahmen fördern, die den Verkehrsfluss, die Straßenverkehrssicherheit sowie die wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit fördern.

Durch gemeinsames Engagement sollen wirksame Lösungen gefunden werden, um die Sicherheit, die ökologische Nachhaltigkeit und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten und die gemeinsamen Interessen der Region Trentino-Südtirol und Tirols zu wahren.

Die Interregionale Landtagskommission Dreier-Landtag stellt daher an den Dreier-Landtag folgenden

Considerato altresì che la soluzione delle problematiche legate ai lavori sul ponte Lueg e alle restrizioni sul traffico richiede un impegno comune, è essenziale che le istituzioni lavorino insieme per garantire soluzioni che tutelino gli interessi reciproci, promuovendo il dialogo, la cooperazione e l'adozione di misure che favoriscano la fluidità del traffico, la sicurezza stradale e la sostenibilità economica ed ambientale.

Attraverso l'impegno congiunto, è auspicabile trovare soluzioni efficaci che garantiscano la sicurezza, la sostenibilità ambientale e la competitività economica, rispettando gli interessi comuni del Trentino-Alto Adige/Südtirol e del Tirolo.

Ciò premesso, la Commissione interregionale sottopone alle tre assemblee legislative riunite in seduta congiunta la seguente

Antrag:

„Der Dreier-Landtag wolle beschließen:

1. Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrs auf der Luegbrücke zu unterstützen, wobei die Möglichkeit in Betracht gezogen werden sollte, während der gesamten Dauer der Arbeiten beide Fahrspuren pro Fahrtrichtung zu nutzen, ohne dabei die Sicherheit zu beeinträchtigen.
2. die Aussetzung des Nachtfahrverbots für Lastkraftwagen sowie die Überarbeitung des Fahrverbotszeitplans zu unterstützen, um ein Verkehrsmanagement zu fördern, das den wirtschaftlichen Erfordernissen beider Regionen gerecht wird.
3. in die Erweiterung des Schienenverkehrs und den Ausbau der RO.LA. als Teil einer langfristigen Strategie zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und zur Verringerung des Drucks auf die Straßen zu investieren.“

Bozen, den 7. April 2025

proposta:

“Si chiede alle tre assemblee legislative, riunite in seduta congiunta, di deliberare quanto segue:

1. Promuovere un intervento per garantire l'ottimizzazione del traffico sul ponte Lueg, considerando la possibilità di utilizzare, per tutta la durata dei lavori, entrambe le corsie per senso di marcia, senza compromettere la sicurezza.
2. Sostenere la sospensione del divieto di circolazione notturna per i camion e la revisione del calendario dei divieti, favorendo una gestione del traffico che risponda alle esigenze economiche di entrambe le regioni.
3. Investire nel potenziamento del trasporto ferroviario e nell'ampliamento della RO.LA., come parte di una strategia a lungo termine per migliorare la mobilità transfrontaliera e ridurre la pressione sulle strade.”

Bolzano, 7 aprile 2025