



Bozen, 20.2.2014

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

Bolzano, 20/2/2014

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 80/14

---

### **Verpflichtung zur Reduzierung des Schwerverkehrs auf der Brennerautobahn und zur Einhaltung der EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid ab 2015 durch das Land**

In Südtirol, insbesondere in den bevölkerungsreichen Gebieten des Eisack- und Etschtals, atmen die Menschen gezwungenermaßen ungesunde Luft ein, deren Schadstoffkonzentration so hoch ist, dass die von der Europäischen Union festgelegten Grenzwerte bei weitem überschritten werden. Die negativen Folgen für die Gesundheit, die durchschnittliche Lebenserwartung und die vom Land zu stemmenden Gesundheitsausgaben sind offensichtlich. Die Hauptverschmutzungsquelle ist der Schwerverkehr auf der A22. Dieser ist in kürzester Zeit merklich abzubauen.

**Vermeidung des Verfahrens wegen Verletzung der Richtlinie 2008/50/EG über die Begrenzung der Stickstoffdioxidkonzentration:** Die europäische Richtlinie<sup>1</sup> schreibt ab dem 1. Jänner 2015 die Einhaltung eines Grenzwertes für Stickstoffdioxidemissionen (NO<sub>2</sub>) von durchschnittlich 40 µg/m<sup>3</sup> pro Jahr vor. Ein von Südtirol über Rom eingebrachter Antrag auf Ausnahmegewilligung stieß auf Ablehnung seitens der Europäischen Union. Laut dem *Programm zur Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung* des Landes Südtirol<sup>2</sup> wird dieser Grenzwert in den Alpentälern bei weitem nicht eingehalten, mit Werten

## MOZIONE

N. 80/14

---

### **Impegno della Provincia alla riduzione traffico TIR su Autobrennero per rientro nei limiti UE di diossido di azoto dal 2015**

In Alto Adige, in particolare nelle zone più popolate delle valli dell'Isarco e dell'Adige, la popolazione è costretta a respirare un'aria non salubre che contiene un'alta concentrazione di inquinanti, i quali superano abbondantemente i limiti imposti dalla Comunità europea. Le ricadute negative sulla salute, sulla speranza di vita media delle persone e sulle spese sanitarie che la Provincia deve sostenere sono evidenti. La fonte principale di tale inquinamento è il traffico pesante sulla autostrada A22. Tale traffico deve essere ridotto in una misura rilevante in tempi molto brevi.

**Evitare la procedura d'infrazione alla direttiva europea n. 2008/50 sul limite delle concentrazioni di diossido di azoto:** La direttiva europea<sup>1</sup> prevede che a partire dal 1/1/2015 debba essere rispettato il limite di emissioni di diossido di azoto / NO<sub>2</sub> di 40 µg/m<sup>3</sup> medio annuo. Una deroga per gli ossidi, presentata dalla Provincia di Bolzano a Roma, è stata respinta dalla Comunità Europea. Secondo il *Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO<sub>2</sub>* della Provincia di Bolzano<sup>2</sup> nelle valli alpine questo limite viene ampiamente superato con valori intorno ai 60 µg/m<sup>3</sup> – 70 µg/m<sup>3</sup> a Bressanone. L'emissione del-

---

1 Richtlinie 2008/50/EG und entsprechendes italienisches Umsetzungsdekret (GvD 155/2010).  
Direttiva n. 2008/50/CE e relativo decreto di recepimento a livello statale (D.Lgs. n. 155/2010).

2 [http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/download/program\\_NO2\(2\).pdf](http://www.provinz.bz.it/umweltagentur/download/program_NO2(2).pdf), SS. 4-9.  
[http://www.provincia.bz.it/agenzia-ambiente/download/program\\_NO2.pdf](http://www.provincia.bz.it/agenzia-ambiente/download/program_NO2.pdf), pp. 4-9.

um  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$  –  $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in Brixen. Der Anteil der Autobahn A22 an den Emissionen beträgt rund 68 % und die Hauptverursacher sind die LKW.

Im *Programm zur Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung*<sup>3</sup> wird Folgendes angemerkt: "Die Simulationen haben deutlich gemacht, dass zur Erreichung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahre 2015 eine Reduzierung der Emissionen des Autobahnverkehrs von 40 – 50 % nötig ist. Dieses Ziel scheint nur durch Verringerung des Verkehrs erreichbar". Die jüngsten Daten, die vom italienischen Institut für Umweltschutz und -forschung<sup>4</sup> veröffentlicht wurden, belegen auch für das Jahr 2012 eine Überschreitung von über 50 % der Grenzwerte entlang der gesamten Brennerautobahn (an den Messtationen AB1 der Brennerautobahn A22 und Avio A22).

**Das Problem des Umwegverkehrs** Nach den im Verkehrsbericht 2011<sup>5</sup> enthaltenen Daten des Landes Tirol ist der Verkehr auf der A22 zu ca. 27 % dem so genannten Umwegverkehr zuzuordnen. Es handelt sich dabei um Lastkraftwagen aus Nordeuropa, die vorwiegend die Lombardei ansteuern und umgekehrt, und trotz eines Umwegs von über 60 km aus Kostengründen über den Brenner fahren. Der einfache Grund dafür ist, dass die Brennerautobahn bei weitem die günstigste Autobahn ist. Im Jänner 2014 zahlte ein 40 Tonnen schwerer Fünffachs-LKW der Schadstoffklasse Euro 4 tagsüber durchschnittlich 107,58 Cent/km auf der österreichischen Seite der Brennerautobahn (A13) bzw. auf der Inntalautobahn (A12) zwischen Kiefersfelden und dem Brennerpass, also knapp über 109 km, während für den weitaus längeren Abschnitt auf der A22 (226 km von Verona Nord bis zum Brenner) 17,32 Cent/km (inkl. 21 % MwSt.) anfielen.

Das Problem des Umwegverkehrs und somit der unlogischen Verteilung des Schwerverkehrs auf den alpenquerenden Verkehrswegen ist auf die im Vergleich zu anderen Alpenübergängen weitaus günstigere Maut auf der A22 zurückzuführen. Eine Angleichung der Autobahngebühren zur Harmonisierung der Mauten auf der Tauernautobahn, der Brennerautobahn, der Gotthardstrasse, dem Frejus und dem Mont Blanc würde den Umwegverkehr durch unser Land beseitigen. Dies entspräche einer Reduzierung von 27 % und damit einer Annäherung an das Ziel des notwendigen Abbaus im Ausmaß von 40-50 %, um den NO<sub>2</sub>-Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bis 2015 ein-

l'autostrada A22 è di ca. il 68% e la fonte principale sono gli autocarri.

Nel *Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO<sub>2</sub>*<sup>3</sup> si legge: «Le simulazioni hanno indicato che per poter ottenere il raggiungimento del valore limite di NO<sub>2</sub> ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) entro il 2015 sono necessarie riduzioni delle emissioni autostradali dell'ordine del 40-50%. Tale obiettivo non appare raggiungibile senza una riduzione dei volumi di traffico». I dati più recenti rilasciati dall'ISPRA<sup>4</sup> dimostrano che anche nel 2012 lungo tutta l'autostrada del Brennero (stazioni AB1 Autostrada del Brennero A22 e Avio A22) i valori limite sono stati superati del 50%.

**Il problema del "traffico deviato":** Secondo i dati forniti dal Land Tirol nello studio *Verkehrsbericht 2011*<sup>5</sup>, esiste sulla A22 circa un 27% di cosiddetto "traffico deviato", cioè di TIR che dal Nord Europa devono andare prevalentemente in Lombardia e viceversa, ma che, per ragioni di convenienza economica, passano attraverso il Brennero allungando il loro percorso di più di 60 km. Questo per il semplice motivo che l'Autobrennero risulta essere di gran lunga l'autostrada più conveniente. A gennaio 2014 un TIR di 40 tonnellate, Euro 4 e a 5 assi, pagava a tariffa diurna in media circa 107,58 ct/km sulla parte austriaca dell'autostrada del Brennero (A13) e dell'Inn (A12) (tra Kiefersfelden e il passo del Brennero, poco più di 109 km), mentre pagava 17,32 ct/km (compresa IVA al 21%) sulla A22 (con il tratto assai più lungo, 226 km, tra Verona Nord e il passo).

Il problema del "traffico deviato" e quindi l'irrazionale distribuzione del traffico di mezzi pesanti sui passaggi transalpini sono determinati dal fatto che i pedaggi sulla A22 sono molto più economici rispetto a quelli che si pagano per gli altri passaggi. Una equiparazione delle tariffe autostradali con l'obiettivo di armonizzare le tariffe tra Tauernautobahn, Autobrennero, Gottardo stradale, Frejus, Monte Bianco porterebbe quindi verosimilmente all'eliminazione del traffico deviato che passa attraverso la nostra Provincia, ossia un decremento del 27%, avvicinandoci all'obiettivo della riduzione del 40/50% necessario per ottenere il raggiungimento del valore limite di NO<sub>2</sub> ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )

3 [http://www.provincia.bz.it/umweltagentur/download/program\\_NO2\(2\).pdf](http://www.provincia.bz.it/umweltagentur/download/program_NO2(2).pdf), S. 37.

[http://www.provincia.bz.it/agenzia-ambiente/download/program\\_NO2.pdf](http://www.provincia.bz.it/agenzia-ambiente/download/program_NO2.pdf), p. 37.

4 <http://www.brace.sinanet.apat.it>.

5 [http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/VB2011\\_Internet.pdf](http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/VB2011_Internet.pdf), p. 22.

zuhalten, ohne die eine solche Reduzierung nur schwerlich erreichbar scheint. An dieser Stelle sei an die von LH Durnwalder im Jahr 2007 versprochene Angleichung erinnert (Quelle: Begleitschreiben zum Informationsblatt "Weichen stellen für die Zukunft" vom Juni 2007).

### **Güterverkehrsträgerwechsel am Bahnhof Brennersee**

Laut dem im Mai 2013 vom Land Tirol veröffentlichten *Verkehrsbericht 2012*<sup>6</sup> wurden 63 % aller LKW, die von September bis Dezember 2012 von Regensburg über Wörgl nach Brenner auf der ROLA verkehrten, einige Dutzende Kilometer vor der italienischen Grenze am intermodalen Bahnhof Brennersee ab- und umgeladen und fuhren in Italien auf der Autobahn A22 weiter. In Österreich verkehren die LKW somit auf der Schiene und dementsprechend sind die Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung minimal. In Italien hingegen werden die Güter auf der Autobahn befördert, wodurch die Gesamtemissionen aller Schadstoffe merklich ansteigen und sich negativ auf die Zehntausenden von Menschen auswirken, die im Eisack- und Etschtal leben. Diese Situation, die seit Jahren besteht, ist angesichts der Willensbekundungen der europäischen und italienischen Institutionen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen, absurd. Es braucht eine Verpflichtung des Landes Südtirol, damit die LKW zumindest bis Verona nicht auf der Autobahn verkehren.

Die Gründe, weshalb die ROLA großteils bei Brennersee endet, sind folgende:

- a) In Italien sind die Mautgebühren viel geringer als in Österreich.
- b) Die ROLA (die nichts anderes ist als eine energetisch effiziente Form des Güterverkehrs) wird in Italien nicht ausreichend subventioniert.

### **Monitraf – Alpentransitbörse**

Die Einrichtung der Alpentransitbörse wäre eine der absolut effizientesten Lösungen zur Verlagerung eines Großteils des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Dies behauptet Astrid Epiney, die Leiterin des Instituts für Europarecht der Universität Freiburg (in ihrer Studie "Zur Vereinbarkeit der Einführung einer Alpentransitbörse mit den Vorgaben des EU-Rechtes"). "Die Alpentransitbörse ist ein praktisches marktpolitisches Instrument und wäre

entro il 2015, che in assenza di tale decremento appare difficilmente raggiungibile. Vogliamo ricordare che il presidente Durnwalder aveva promesso tale equiparazione ancora nel 2007 (Fonte: Lettera d'accompagnamento alla pubblicazione "Sul binario per il futuro" del giugno 2007.)

### **Cambio modale del trasporto merci alla stazione Brennersee**

Dallo studio *Verkehrsbericht 2012*<sup>6</sup> pubblicato dal Land Tirol nel maggio del 2013, si desume che da settembre a dicembre 2012 il 63% di tutti i camion merci che viaggiano con la ROLA tra Regensburg (Germania) e Wörgl (Austria) e il Brennero vengono scaricati e caricati poche decine di metri dal confine con l'Italia alla stazione intermodale Brennersee e viaggiano in territorio italiano sull'autostrada A22. Se quindi i camion in Austria, viaggiando sulla ferrovia, hanno un impatto minimo sulla popolazione e sull'ambiente, in Italia, viaggiando sull'autostrada, aumentano in modo massiccio le emissioni totali di sostanze inquinanti a grave danno delle diverse decine di migliaia di persone che vivono lungo le valli dell'Isarco e dell'Adige. Tale situazione, che si protrae da diversi anni, è assurda visto il fatto che le istituzioni comunitarie e nazionali affermano di voler incentivare il passaggio del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Serve un impegno della Provincia per fare in modo che i camion merci possano viaggiare senza usare l'autostrada almeno fino a Verona.

La ragione per cui il traffico ROLA termina per la maggior parte a Brennersee è che:

- a) sulla rampa Sud in Italia i pedaggi autostradali sono molto meno cari di quelli austriaci;
- b) il traffico ROLA (che peraltro di per sé non costituisce una forma di trasporto merci energeticamente efficiente) non è sufficientemente incentivato in Italia.

### **Monitraf – Alpentransitbörse – Borsa del trasporto merci**

L'istituzione della Borsa transiti sarebbe una delle soluzioni più efficaci in assoluto per lo spostamento di una buona parte del traffico merci da gomma su rotaia. Questa affermazione arriva da Astrid Epiney, direttrice dell'Istituto Europeo presso la facoltà di diritto dell'Università di Freiburg (Studio dal titolo "Zur Vereinbarkeit der Einführung einer Alpentransitbörse mit den Vorgaben des EU-Rechtes"). "La borsa dei transiti alpini è uno strumento pratico e di mercato

<sup>6</sup> [https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/verkehrsberichte/VB2012\\_Web.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/verkehrsberichte/VB2012_Web.pdf), p. 10.

eine für die Regeln des Verkehrssektors angemessene Lösung. Sie fördert die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, um der Luftverschmutzung im sensiblen Berggebiet Einhalt zu gebieten." (Michel Durbomel, France Nature Environnement FNE, Verwaltungsratsmitglied der französischen Staatsbahnen SNCF).

Die Alpentransitbörse sieht Folgendes vor:

1. Begrenzung. Die Anzahl alpenquerender LKW wird per politischem Beschluss auf eine für das alpine Ökosystem erträgliche Anzahl gedrosselt. Die Höchstgrenze kann schrittweise vom derzeitigen Niveau auf die gewünschte Anzahl herabgesetzt werden. Sämtliche LKW, deren Gesamtgewicht die zulässigen 3,5 Tonnen überschreitet, bedürfen zur Querung der Alpen eines Durchfahrtsrechts.
2. Verteilung. Die Durchfahrtsrechte werden jenen Verkehrsunternehmen unentgeltlich überlassen, die freiwillig auf die Schiene umsatteln (1 Durchfahrtsrecht auf der Straße pro X auf der Schiene transportierte Einheiten) oder an den Bestbietenden versteigert.
3. Handel. Die Inhaber der Durchfahrtsrechte können diese persönlich nutzen oder frei auf dem Markt verkaufen. Ein EDV-System gibt Auskunft über die verschiedenen Gebühren des Schienentransports. Die Politik legt die Rahmenbedingungen fest, während der Markt den Rest regelt. Die Behörden legen unter Berücksichtigung politischer Anweisungen (zur Verlagerung des Güterverkehrs), ökologischer Kriterien, des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung und der Sicherheit die Anzahl der erlaubten Durchfahrten über die Alpen fest. Der Rest bleibt dem Markt überlassen. Der Preis ergibt sich aus dem Zusammenspiel zwischen Angebot und Nachfrage.

Die Alpentransitbörse bietet auch finanzielle Vorteile. Die Spediteure können ihre Transporte nämlich langfristig planen. Dank einer Verkehrsbeschränkung wird das Verkehrsnetz nicht überlastet und die LKW-Schlangen verschwinden von der Autobahn. Ohne Durchfahrtsrecht ist der Transit auf der Straße nämlich nicht gestattet. Die Betreiber der Straßennetze sparen bei den Kosten für die Errichtung und den Betrieb großer Raststätten. Das System bietet eindeutige Entscheidungsgrundlagen für die Wahl des Verkehrsträgers. Die Transporteure werden Leerfahrten oder unnütze Fahrten zu vermeiden versuchen. Mit dem System der Alpentransitbörse wird sich der Preis der Durchfahrtsrechte den realen Kosten des Stra-

che constitutes eine soluzione adatta alle regole del settore dei trasporti. Questo favorisce il trasferimento del traffico pesante su rotaia, per contrastare l'inquinamento dell'aria nel delicato ambiente montano." (Michel Dubromel, France Nature Environnement FNE, membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie statali francesi SNCF).

La borsa dei transiti alpini prevede:

1. Limitazione. I passaggi di camion attraverso le Alpi sono limitati, tramite una decisione politica, a un numero sopportabile per l'ecosistema alpino. Il limite massimo può essere gradualmente abbassato dal livello attuale fino a raggiungere la quantità desiderata. Tutti gli autocarri con un peso massimo consentito superiore a 3,5 tonnellate hanno bisogno di un diritto di transito per passare le Alpi.
2. Distribuzione. I diritti di transito alpini sono distribuiti gratuitamente quale «bonus» alle imprese di trasporto che utilizzano volontariamente la ferrovia (1 diritto di transito su strada per X unità trasportate su ferrovia), oppure messi all'asta e assegnati al miglior offerente.
3. Commercio. I diritti di transito possono essere utilizzati dai loro detentori oppure messi liberamente in commercio. Un sistema informatico fornisce informazioni comparative sul costo del trasporto su rotaia. La politica fissa le condizioni-quadro, il mercato regola il resto. Le autorità politiche stabiliscono il numero dei transiti consentiti attraverso le Alpi, tenendo conto delle direttive politiche (trasferimento del traffico merci) nonché dei criteri ecologici, della necessità di proteggere la salute della popolazione e della sicurezza. Il resto lo regola il mercato. Il prezzo è stabilito dalla domanda e dall'offerta.

La borsa dei transiti alpini offre dei vantaggi economici. Gli speditori possono pianificare a lungo termine i loro trasporti. Grazie alla limitazione dei transiti, la rete di trasporto non è soggetta a situazioni di sovraccarico: le colonne di camion spariscono. Infatti, se non è disponibile un diritto di transito, il viaggio non viene effettuato per strada. I gestori delle reti stradali risparmiano sui costi per la realizzazione e la gestione di grandi aree di sosta. Il sistema offre basi decisionali chiare per la scelta del mezzo di trasporto. I trasportatori cercheranno di evitare viaggi a vuoto o trasporti inutili. Col sistema della borsa dei transiti alpini, i diritti di transito avranno un prezzo che si avvicina al costo reale del trasporto su strada e sarà para-

ßentransports annähern und mit jenen der Schiene vergleichbar sein. Auf diese Weise kann der derzeitige Konkurrenzvorteil der Straße ausgeglichen werden. Gleichzeitig werden auch die Kosten für die Wartezeiten im Stau und die Ungewissheiten hinsichtlich der LKW-Fahrtzeiten abnehmen. Unser Land hat sich in der Person von Thomas Widman im Rahmen der Monitraf-Resolution vom 23. Jänner 2008 in diesem Sinne verpflichtet, aber leider sind die letzten sechs Jahre untätig verstrichen.

Aus diesen Gründen

**verpflichtet  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung,**

1. fristgerecht, also vor dem 1.1.2015 die Gebühren an jene anderer Alpenübergänge anzugleichen oder sich alternativ dazu bei den entsprechenden Stellen für eine Anpassung der Maut der Brennerautobahn an den Durchschnitt der anderen Mauten einzusetzen;
2. Initiativen zu ergreifen, damit die ROLA am Brenner durch unser Land bis zum Güterbahnhof Quadrante Europa in Verona weiterfährt;
3. mit den benachbarten Regionen Kontakt aufzunehmen, um die Alpentransitbörse ehest möglich einzurichten;
4. gemeinsam mit dem Land Tirol und der Provinz Trient ein Nachtfahrverbot für LKW bzw. sektorale Verbote, wie sie bereits in Tirol geplant waren, einzuführen.

gez. Landtagsabgeordneter  
Paul Köllensperger

Beim Generalsekretariat des Südtiroler Landtages  
am 20.2.2014 eingegangen, Prot. Nr. 1076/SP/bl

gonabile a quello del trasporto ferroviario. Ciò permetterà di compensare l'attuale vantaggio concorrenziale del trasporto su strada. Contemporaneamente scenderanno i costi per i tempi d'attesa negli ingorghi e si ridurranno le incertezze relative ai tempi di percorrenza dei camion. Anche nella risoluzione Monitraf del 23 gennaio 2008 la nostra regione si è impegnata nella persona di Thomas Widmann in tal senso ma purtroppo in questi sei anni non si è fatto nulla.

Tutto ciò premesso,

**il Consiglio della Provincia  
autonoma di Bolzano  
impegna  
la Giunta provinciale:**

1. ad impegnarsi per ottenere in tempo utile ossia prima dell'1/1/2015 l'equiparazione delle tariffe con gli altri transiti alpini o in alternativa impegnarsi nelle sedi opportune per ottenere un adeguamento della tariffa dell'Autobrennero alla media delle altre tariffe;
2. a prendere iniziative affinché il traffico merci ROLA sulla rampa a Nord del Brennero sia incentivato a continuare su rotaia anche sulla rampa Sud attraverso la nostra Provincia fino al Quadrante Europa a Verona;
3. a prendendo opportuni contatti con le regioni confinanti con l'obiettivo di istituire quanto prima la Borsa Transiti;
4. ad intraprendere contatti con il Land Tirol ed la Provincia di Trento allo scopo di istituire un divieto di traffico notturno dei mezzi pesanti e ad istituire divieti settoriali, così come era previsto nel Land Tirol.

f.to consigliere provinciale  
Paul Köllensperger

Pervenuta alla segreteria generale del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano in data 20/2/2014, n. prot. 1076/ci