



Bozen, 25.3.2018

An den Präsidenten
des Südtiroler Landtages
Bozen

BESCHLUSSANTRAG

Nr. 896/18

Keine Autobahnmaut auf der A22 zwischen Bozen Nord und Bozen Süd

In der Stadt Bozen ist die Luft verschmutzt. Die in Italien und in der EU geltenden gesetzlichen Grenzwerte für Stickoxide (NO_x) werden überschritten. Die anderen Luftschadstoffe, insbesondere die PM₁₀ und die PM_{2,5}, liegen zwar unter den gesetzlichen Grenzwerten, bei den letzteren, die am gefährlichsten sind, ist der Grenzwert in Italien jedoch mehr als doppelt so hoch wie in den USA. Dort wären Luftverhältnisse wie in Bozen bei weitem gesetzwidrig. Nach den von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen, noch wesentlich niedrigeren Grenzwerten wäre die Situation als höchst besorgniserregend einzustufen.

Zu den gesundheitlichen Folgen zählen Entzündungskrankheiten, Degenerations- und Tumorerkrankungen zu Lasten lebenswichtiger Organe wie Lungen, Herz und Gehirn. Nicht zu vergessen sind Blutkrebserkrankungen, Immunschwächen, degenerative neurologische Erkrankungen sowie Fruchtbarkeitsminderung beim Mann – all diese Beschwerden sind mittlerweile in einer umfangreichen wissenschaftlichen Literatur mehrfach belegt. Ein weiteres beunruhigendes Phänomen wird von der Europäischen Umweltagentur gemeldet: Italienweit sterben jedes Jahr an die 80.000 Menschen frühzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung; das sind 131 Todesfälle pro 100.000 Einwohner. Was die Situation hierzulande betrifft, heißt es auf Seite 15 der vom Land und vom Sanitätsbetrieb veröffentlichten Studie „Luftverschmutzung und Gesundheit – eine Fünfjahresbilanz in

Bolzano, 25/3/2018

Al presidente
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Bolzano

MOZIONE

N. 896/18

Pedaggio gratuito sull'A22 tra Bolzano Nord e Sud

L'aria della città di Bolzano è inquinata, gli ossidi di azoto (NO_x) superano i limiti di legge italiani ed europei. Gli altri inquinanti, in particolare le PM₁₀ e le PM_{2,5} risultano essere nei limiti fissati dalla normativa, ma per queste ultime – le più pericolose – saremmo ampiamente fuorilegge se vivessimo negli Usa, dove i limiti in vigore sono meno della metà dei nostri. Se dovessimo poi seguire le indicazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità che suggerisce limiti assai inferiori, ci sarebbe veramente da preoccuparsi.

Le conseguenze sanitarie di questa situazione sono patologie infiammatorie, degenerative e tumorali che colpiscono organi importanti come il polmone, il cuore, il cervello; non dimentichiamo le leucemie, le alterazioni del sistema immunitario, le malattie neurologiche degenerative e anche la diminuzione della fertilità maschile (criticità confermate da studi reperibili in una ormai enorme bibliografia scientifica). Altro dato impressionante, che ci viene comunicato dall'Agenzia europea per l'ambiente: ogni anno in Italia ci sono 80mila morti premature per inquinamento atmosferico, ovvero 131 morti ogni 100mila abitanti. A livello locale, nello studio "Inquinamento atmosferico e salute – Analisi di un quinquennio nella provincia di Bolzano 2000-2004" pubblicato a cura della Provincia e della Azienda sanitaria, si può leggere a pagina 15: "Considerando nei modelli una serie di variabi-

der Provinz Bozen“ wörtlich: „Bei den Auswertungen wurden ebenso mehrere Variablen berücksichtigt, die sich auf das direkte Verhältnis zwischen Luftverschmutzung und medizinischer Auswirkung niederschlagen, u. z. Alter, Temperatur, Feiertage, zeitlicher Trend, Grippeepidemien, relative Luftfeuchtigkeit, usw. Mit Bezug auf die Gesamtdaten der drei Gemeinden Bozen, Meran und Sterzing stellte sich heraus, dass auf die Erhöhung der Konzentration jeder einzelnen luftverschmutzenden Substanz (NO₂, CO, PM₁₀ und O₃ – von Mai bis September) eine Zunahme der Todesfallrate folgt.“ In der Zwischenzeit hat sich die Situation mit der Zunahme des Straßenverkehrs sogar verschlechtert.

Was insbesondere die Stadt Bozen betrifft, referierte neulich ein Experte der Landesumweltagentur vor der Gemeinderatskommission für Umwelt und Mobilität. Im Folgenden die wichtigsten Punkte:

1. 68 % der gesamten Stickoxide sind auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen. Nur 11 % dieser Emissionen sind industrieller Herkunft. Genau derselbe Anteil wird überraschenderweise von den Wohnungsheizungen verursacht. Die restlichen 10 % sind Emissionen aus anderen Quellen.
2. Von der durch den Kfz-Verkehr bedingten Luftverschmutzung sind 70 % auf den Stadtverkehr (Stadtbevölkerung + Pendler) und 30 % auf den Autobahnverkehr auf der A22 zurückzuführen – im Stadtteil Oberau macht Letzterer sogar knapp 40 % aus.
3. Der höchste Anteil an NO_x ist den Dieselmotoren zuzuschreiben. Wir wissen, dass 55 % der Pkw und 100 % der Lkw dieseltreiben sind.
4. Einige Bozner Straßen sind aufgrund ihrer Lage und ihrer baulichen Merkmale schlecht durchlüftet. Hier werden bis zum dritten Stockwerk der Gebäude hohe Emissionswerte gemessen. Dieses Phänomen ist als „Canyon-Effekt“ bekannt.

Weitere Daten, die zum Nachdenken anregen sollten, lieferte ein Forscher des Instituts für Sozialforschung und Demoskopie Apollis ebenfalls im Rahmen eines Referats vor der Ratskommission für Mobilität der Stadt Bozen:

1. Die nach Beförderungsmitteln aufgeschlüsselte Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Boznerinnen und Bozner zeigt, dass in der Stadt noch relativ wenig Auto gefahren wird (nur 32 Pro-

li importanti nel valutare la relazione evento sanitario – inquinante, quali età, temperatura, festività, trend temporale, epidemia d'influenza e umidità relativa dell'aria, si è evidenziato che, nel complesso dei tre comuni (Bolzano, Merano e Bressanone), incrementi di tutti gli inquinanti, NO₂, CO, PM₁₀, O₃ estivo (da maggio a settembre), sono associati ad aumenti della mortalità“. E nel frattempo la situazione è perfino peggiorata, stante l'aumento del traffico stradale.

Venendo ancora più nello specifico alla città di Bolzano, nelle commissioni ambiente e mobilità del Comune di Bolzano, è stata recentemente presentata una relazione di un tecnico dell'Appa. Eccone una sintesi:

1. la maggior fonte degli NO_x è il traffico veicolare, responsabile del 68% del totale. L'industria, per questo inquinante, è responsabile solo per l'11% e lo stesso dato – sorprendentemente – lo fa registrare il riscaldamento domestico. Il restante 10% proviene da altre fonti;
2. fatto 100 l'inquinamento da traffico, bisogna distinguere la quota di inquinamento prodotta dal traffico urbano (cittadini + pendolari) (70%), da quella prodotta dal traffico dell'autostrada A22 (30%, che diventa quasi il 40% per il quartiere di Oltrisarco);
3. la maggior quota di NO_x viene prodotta dai motori diesel. Sappiamo che il 55% delle auto sono diesel e che il 100% dei mezzi pesanti sono diesel;
4. alcune vie della città, per la loro conformazione, presentano uno scarso ricambio d'aria, presentando alti tassi di inquinamento fino al terzo piano delle case. Si chiama effetto canyon.

Altri dati che dovrebbero far riflettere sono emersi dalla relazione di un ricercatore di Apollis (indagini demoscopiche), sempre in commissione mobilità del Comune di Bolzano:

1. la ripartizione modale dei movimenti dei cittadini conferma l'uso moderato dell'auto in città (32 movimenti su 100), anche se in lieve aumento rispetto agli anni passati;

zent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt), auch wenn im Vergleich zu den vergangenen Jahren eine leichte Zunahme zu verzeichnen ist.

2. Der Motorisierungsgrad (Anzahl der Pkw pro 100 Einwohner, Kinder, Senioren und Schwerbehinderte inbegriffen) beträgt in Bozen und Meran 57. Verglichen mit jenem anderer europäischer Städte wie etwa Basel (35) und Copenhagen (23) ist dieser Wert extrem hoch. In Eppan liegt der Motorisierungsgrad bei 69, in Kaltern bei 71, im Landesdurchschnitt bei 62.
3. Aus dem Referat gingen noch zwei weitere, nahe liegende Tatsachen hervor: Wer ein Auto besitzt, benutzt es auch. Anreize zum Umstieg auf eine „sanfte“ Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren, Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel) sind ungenügend vorhanden.

Fazit: Die Verstärkung des öffentlichen Nahverkehrs (Zug, Straßenbahn, Bus, Seilbahnen usw.) ist eine dringende Priorität. Genauso dringend ist unserer Meinung nach die Verlegung der A22 unter die Erde mit dem Einsatz neuartiger elektrostatischer Abgasfilter. Bis zur Umsetzung dieser Vorhaben werden natürlich Jahre vergehen. Gegen den Gesundheitsnotstand muss aber rasch gehandelt werden. Ein sofortiger, konkreter Vorschlag wäre die Abschaffung der Autobahnmaut im Abschnitt zwischen Bozen Nord und Bozen Süd in beiden Fahrtrichtungen. Auf diese Weise könnte der Durchzugsverkehr in Bozen beschleunigt und rationalisiert werden.

Natürlich stellt diese Lösung kein Allheilmittel dar, da sie nur eine begrenzte Anzahl an Autos betrifft. Sie hat jedoch den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden könnte und rasch zur Linderung des erwähnten Gesundheitsnotstandes beitragen würde. In Verbindung mit einer Senkung der Tempolimits im Bozner Abschnitt der A22 und mit der Einführung eines Road-Pricing-Systems wäre diese Maßnahme ein konkreter Schritt für reinere Luft in Bozen.

Dies vorausgeschickt,

**verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,**

im Einvernehmen mit den in diesem Bereich zu-

2. l'indice di motorizzazione (IM= numero di auto per 100 abitanti, compresi bambini, anziani e invalidi) per Bolzano e Merano = 57, un numero enorme se confrontato con altre città europee, per es. Basilea (35) e Copenaghen (23). Per Appiano l'IM = 69, per Caldaro = 71, e la media della Provincia è 62;
3. dalla relazione sono emerse altre due ovvietà: chi possiede un'auto la usa e gli incentivi per convincere le persone a passare alla mobilità "dolce" (piedi, bici e mezzi pubblici) non sono sufficienti.

In conclusione: emerge prepotente la necessità di potenziare il servizio pubblico di trasporto (treni, tram, bus, sistemi a fune, ecc.) e – a nostro avviso – di interrare la A22 (abbattendo i fumi con i nuovi sistemi a captazione elettrostatica). Ma è evidente che ci vorranno anni, mentre l'emergenza sanitaria va affrontata velocemente. Una proposta immediata, concreta, sarebbe quella di concedere il passaggio gratuito tra i caselli di Bolzano Sud a quello di Bolzano Nord in entrambi i sensi di marcia. In questo modo si permetterebbe al cosiddetto traffico di transito di attraversare la città nel modo più rapido e quindi razionale.

Evidentemente non si tratterebbe di una soluzione con un impatto determinante sul problema, considerato il numero relativamente esiguo di auto che coinvolgerebbe; ha però il pregio di poter essere implementata in tempi brevi e di dare quindi un'immediata risposta all'emergenza sanitaria che abbiamo segnalato. Unito a un abbassamento dei limiti di velocità nel tratto bolzanino dell'A22 e soprattutto all'attivazione di un sistema di road pricing, l'obiettivo di vivere in una città dall'aria più pulita sarebbe per i bolzanini più semplice da centrare.

Ciò premesso,

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

a creare le condizioni – di concerto con gli enti

ständigen Behörden (Stadt Bozen, Brenner Autobahn AG, Transportministerium) die Bedingungen für eine Einschränkung des Durchzugsverkehrs durch Bozens Straßen zu schaffen, wobei als Erstmaßnahme der Bozner Abschnitt der A22 mautfrei befahrbar sein soll.

che detengono delle competenze sul tema in oggetto (Comune di Bolzano, Autobrennero Spa, Ministero dei Trasporti) – per limitare il più possibile il cosiddetto traffico di transito dalle strade di Bolzano, a partire dall'apertura gratuita del tratto cittadino dell'A22.

gez. Landtagsabgeordneter
Paul Köllensperger

f.to consigliere provinciale
Paul Köllensperger