



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XIII Legislatura - Anno 2005

Trento-Bolzano, 15 novembre 2005
prot. n. 1742 Cons. reg.

Al Signor
Presidente del Consiglio regionale
Sede

MOZIONE N. 14/XIII

Interventi per il trasferimento delle merci da gomma a rotaia a sud del Brennero, per la salvaguardia ambientale delle valli e delle città interessate al potenziamento della rete ferroviaria

Gli ultimi sviluppi del progetto del tunnel di base del Brennero, illustrati al recente convegno IBET di Bolzano, lasciano poco spazio alle illusioni e rafforzano invece ancora di più la sensazione di incertezza sul senso e sugli effetti diretti ed indotti di questo progetto.

Mentre la progettazione della galleria da parte della BBT-SE procede rapidamente, la realizzazione delle tratte di accesso resta un enorme punto interrogativo. La tratta di accesso nord Innsbruck-Kufstein è a buon punto e sarà terminata nel 2009, quella sud Fortezza-Verona sembra essersi arenata in un progetto preliminare con tempi di realizzazione molto differenti. La realizzazione della circonvallazione di Bolzano sarebbe promessa per il 2011/2012, quelle di Trento e Rovereto addirittura in tempi successivi, mentre per l'intero tratto nella Bassa Atesina si parla del 2030.

Con questi presupposti cresce enormemente il rischio che il tunnel del Brennero venga costruito senza adottare quelle misure ambientali indispensabili per una zona ad alta densità di popolazione come quella a sud del tunnel e quelle politiche necessarie perché l'opera sia effettivamente in grado di spostare traffico dalla strada alla rotaia.

In particolare, il tunnel metterebbe in circolazione da Fortezza verso sud 300 treni al giorno, esponendo migliaia di abitanti a un intollerabile rumore. Gli interventi di tutela contro l'inquinamento acustico dovrebbero dunque assumere fin da subito la massima priorità, visto che il numero dei treni diventerà, in futuro, maggiore.

Il coordinatore europeo dei progetti TEN, Karel van Miert, in occasione del convegno a Bolzano non ha fornito prospettive rassicuranti sul fronte dei finanziamenti. Ha fornito invece un panorama piuttosto realistico sulla Commissione europea che non avrebbe ancora dato parere positivo al finanziamento del 20% almeno del tunnel (escluse le tratte di accesso). Sul resto non c'è alcuna certezza. La UE sarebbe disposta a un finanziamento solo ed unicamente alla condizione che le tratte di accesso vengano realizzate parallelamente. I costi stimati da van Miert per il tunnel sarebbero dell'ordine di 7,4 miliardi di Euro, somma che non include, però, i costi di realizzazione delle tratte di accesso.

In attesa del contributo della UE, le parti coinvolte nel progetto del tunnel, ovvero Austria e Italia, non hanno ancora preventivato capitoli di bilancio per finanziare il progetto. Visto lo stato delle loro casse, difficilmente i due Paesi saranno in grado di grandi investimenti. Ed il prospettato finanziamento trasversale da parte della Società Autostrada del Brennero (attualmente attorno ai 55 milioni di Euro di capitale) andrebbe a coprire una parte minuscola del progetto.

Il cunicolo esplorativo, la cui realizzazione è in previsione per il prossimo anno (costo: 430 milioni di Euro) sarà pagato per metà dalla UE, il Tirolo ha già stanziato 53,5 milioni di Euro e la Repubblica austriaca ha assicurato il suo impegno. Ma l'Italia non ha ancora fornito alcuna garanzia concreta sui finanziamenti.

La speranza che imprese private entrino a far parte del BBT è condizionata dal fatto che il progetto possa offrire agli investitori guadagni elevati e immediati.

L'impresa svizzera *prograns* ha stilato, su incarico della società del Tunnel di Base del Brennero SpA, una prognosi dettagliata sull'evoluzione del traffico pesante lungo l'asse del Brennero. Sono stati simulati i seguenti scenari:

- a) ipotesi legata alla tendenza attuale: costruzione del BBT, con prosecuzione della politica del traffico attuale;
- b) ipotesi con variazione minima: realizzazione dell'asse alpina, come previsto, ma senza il BBT;
- c) ipotesi possibile: BBT ed una politica del traffico più incentrata sulla ferrovia ed ispirata ad una mobilità più sostenibile, che prenda spunto dal Libro Bianco della UE.

Queste le ipotesi tradotte in tabella:

Transito complessivo di mezzi pesanti/ 24 h

	Tendenza attuale con BBT	Variante minima: asse alpina senza BBT	BBT e politica del traffico incentrata sulla ferrovia
2003	4.313		
2015	5.698	5.885	4.678
2025	6.483	6.516	4.661

Le cifre dimostrano che:

- a) la realizzazione del BBT non porta al decongestionamento del traffico, senza l'applicazione delle disposizioni contenute nel Libro Bianco della UE;
- b) il traffico dei mezzi pesanti aumenterà di 350 tir al giorno rispetto al 2003, anche qualora venga realizzato il BBT e vengano contemporaneamente adottate le disposizioni del Libro Bianco della UE.

Questa è la prova che un effettivo sgravio della strada, in paragone al modello svizzero (il 75% dei tir viaggia su rotaia; il 25% sulla strada), sarà difficilmente ottenibile lungo la rotta del Brennero.

Conclusione: la promessa di una riduzione del traffico pesante non verrà mantenuta – secondo la *prograns* – neppure con il BBT, neppure nella migliore delle ipotesi.

La realizzazione del Tunnel del Brennero necessiterà di una spesa pubblica immensa e il transito sull'autostrada rimarrà invariato.

Di fronte a questi scenari preoccupanti è necessario intervenire prontamente affinché le prestazioni del trasporto ferroviario siano riviste e potenziate da subito in modo efficace. Il cosiddetto "piano d'azione del Brennero" del 2002 aveva previsto entro il 2005 un miglioramento decisivo del trasporto su rotaia (una migliore cooperazione tra i gestori della rete ferroviaria e le imprese di trasporto, una qualità del management ferroviario diversa, ammodernamento delle infrastrutture esistenti ecc...). Nulla di tutto ciò è stato realizzato, mentre al Brennero il traffico pesante su rotaia è sceso dal 29% al 24% tra 2003 e 2004.

Ciò premesso, il Consiglio regionale impegna il Presidente e la Giunta regionale

1. ad intervenire in sede di Consiglio di amministrazione della Società Autostrada del Brennero affinché i capitali accantonati per gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria siano impiegati prioritariamente per il finanziamento delle circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto e per la

riduzione dei danni ambientali e dell'inquinamento acustico derivanti dall'aumento del traffico ferroviario previsto nella tratta da Borghetto a Fortezza;

2. ad impegnarsi al fine di aumentare i pedaggi nei confronti del trasporto pesante, in particolare dei veicoli più inquinanti, lungo l'arteria a sud del Brennero, attualmente molto inferiori a quelli austriaci;
3. ad intervenire nei confronti delle Province autonome di Trento e di Bolzano affinché sia monitorata in continuo la qualità dell'aria lungo l'A22 come già avviene nelle località di Vomp (Tirol) e Schrambach (Südtirol) coordinando tra di loro le misurazioni;
4. ad intervenire nei confronti delle Province autonome di Trento e di Bolzano e della Società Autostrada del Brennero affinché siano introdotte modifiche al traffico pesante, come il divieto di transito lungo l'A22 per i veicoli di classe Euro 0 ed Euro 1 e, entro il 2006, anche per gli Euro 2 e di applicare il divieto di transito notturno anche nella parte italiana, introducendo pure nuove proposte per divieti di transito settoriali e selettivi;
5. affinché siano installate nei territori delle due province, lungo l'Autobrennero, nuove stazioni di controllo per il traffico pesante come quelle già collocate a Kundl/Radfeld.

F.TO: I CONSIGLIERI REGIONALI

Roberto BOMBARDA

Cristina KURY

Riccardo DELLO SBARBA

Hans HEISS



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XIII. Gesetzgebungsperiode – Jahr 2005

Trient, Bozen, 15. November 2005
Prot. Nr. 1742 Reg. Rat

An den Präsidenten
des Regionalrates

BESCHLUSSANTRAG NR. 14/XIII

Maßnahmen zur Verlagerung des Warentransports von der Straße auf die Schiene auf der Strecke südlich des Brenners zum Schutze der Täler und der am Ausbau des Schienennetzes interessierten Städte

Die aktuelle Entwicklung rund um das Projekt „Brennerbasistunnel“, die anlässlich der letztthin in Bozen abgehaltenen IBET-Tagung erläutert worden ist, lässt Illusionen wenig Raum und hat vielmehr die Verunsicherung über den Sinn und die direkten und indirekten Auswirkungen dieses Projektes weiter verstärkt.

Während die eigentliche Tunnelplanung unter Federführung der BBT-SE zügig voranschreitet, steht der Ausbau der Zulaufstrecken unter großen Fragezeichen. Die nördliche Zulaufstrecke Innsbruck-Kufstein ist weit gediehen und soll 2009 vollendet werden, dagegen ist die südliche Zulaufstrecke Franzensfeste-Verona über ein vages Vorprojekt mit sehr unterschiedlichen Realisierungszeiten nicht hinausgelangt. Die Umfahrung von Bozen soll bis 2011/2012 und jene von Trient und Rovereto gleich anschließend fertig gestellt sein, während die Trasse im gesamten Unterland vor 2030 keine Aussicht auf Realisierung hat.

Damit wächst das enorme Risiko, dass der Tunnel zwar gebaut, die für das stark besiedelte Gebiet südlich des Tunnels unerlässlichen umwelttechnischen und politischen Maßnahmen, die eine effektive Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gewährleisten, jedoch nicht getroffen werden.

Konkret heißt dies, dass nach dem Bau des Tunnels ab Franzensfeste Richtung Süden täglich an die 300 Züge auf der bestehenden Bahn mit weitgehend offener Streckenführung verkehren, was für Tausende von Anrainern die Lärmbelästigung auf ein nicht annehmbares Ausmaß ansteigen lassen wird. Lärmschutz müsste bereits jetzt schon absolute Priorität genießen, wenn die Zahl der Züge sukzessive gesteigert werden soll.

Der EU-Koordinator der TEN-Achsen, Karel van Miert, gab in Bozen anlässlich der genannten Tagung keine beruhigenden Finanzierungszusagen, sondern übte sich in Realismus. Es gebe eine Zusage der Europäischen Kommission, zumindest 20% des Tunnels (ohne Zulaufstrecken) zu finanzieren, alles Weitere sei jedoch offen. Einer Finanzierung werde die EU jedoch nur bei gleichzeitiger Realisierung der Zulaufstrecken zustimmen. Die Kosten des Tunnels schätzte van

Miert auf 7,4 Mrd. €, wobei in diesem Betrag die Kosten für die Realisierung der Zulaufstrecken nicht eingerechnet sind.

Über die erwartete EU-Finanzierung hinaus haben die Vertragspartner des Tunnelprojektes, die Republiken Österreich und Italien, noch keine Haushaltsmittel veranschlagt und werden angesichts der angespannten Haushaltslage kaum zu größeren Leistungen in der Lage sein. Auch die Querfinanzierung der Brennerautobahngesellschaft (derzeit in etwa an die 55 Millionen €) deckt nur einen Bruchteil der Ausgaben für das Projekt ab.

Der im nächsten Jahr zum Bau in Aussicht genommene Probestollen (Kosten 430 Millionen €) wird zur Hälfte aus EU-Mitteln bezahlt; das Land Tirol hat 53,5 Millionen € bereitgestellt und auch die Republik Österreich hat verbindliche Zusagen erteilt, während jedoch von italienischer Seite noch konkrete Finanzierungszusagen fehlen.

Allfällige Hoffnungen, dass private Unternehmen als Finanziere in den BBT einsteigen, sind nur dann realistisch, wenn das Projekt für Investoren hohe und rasche Gewinne erwarten lässt.

Das Schweizer Unternehmen *prograns* hat im Auftrag der Brenner Basistunnel SE eine detaillierte Prognose über die Entwicklung des Schwerverkehrs auf der Brennerachse erarbeitet. Dabei wurden mehrere Szenarien durchgespielt:

- a) Trendszenario: Bau des BBT, aber Fortsetzung der derzeitigen Verkehrspolitik;
- b) Minimumvariante: Realisierung der geplanten Alpenachse ohne BBT;
- c) Konsens-Szenario: BBT + eine schienenverkehrsfreundlichere Verkehrspolitik auf der Basis des EU-Weißbuches.

Dabei ergibt sich folgendes Bild:

LKW-Gesamtverkehr/24 h

	Trend mit BBT	Minimum:Alpenachse ohne BBT	BBT + schienenfreundlichere Politik
2003	4.313		
2015	5.698	5.885	4.678
2025	6.483	6.516	4.661

Die Zahlen belegen, dass

- a) trotz des Baus des BBT ohne die Umsetzung der Maßnahmen des EU-Weißbuches keine Entlastungen zu erwarten sind;
- b) sogar mit dem Bau des BBT und der gleichzeitigen Umsetzung der Maßnahmen des EU-Weißbuches eine Zunahme von 350 LKW pro Tag gegenüber 2003 stattfindet.

Damit ist dokumentiert, dass eine Entlastung der Straße nach Schweizer Vorbild (75% des Güterverkehrs auf die Schiene, 25% auf die Straße) an der Brennerroute kaum zu erreichen sein wird.

Fazit aus der Studie: die versprochene Verringerung des LKW-Transits findet laut *prograns* auch im günstigsten Fall trotz BBT nicht statt.

Nach Realisierung des BBT gäbe es zwar eine sündteure, die öffentlichen Haushalte belastende Röhre, aber zumindest dasselbe Verkehrsaufkommen auf der Autobahn.

Angesichts dieser Besorgnis erregenden Szenarien muss umgehend eingeschritten werden, damit die Leistungsfähigkeit des Bahntransports bereits jetzt einschneidend verbessert werden kann. Der

sog. „Aktionsplan Brenner“ von 2002 sah bis 2005 entscheidende Verbesserungen des Schienentransports vor (bessere Kooperation zwischen Schienennetzbetreibern und Verkehrsunternehmen, neues Qualitätsmanagement, Modernisierung der bestehenden Infrastruktur usw.). Nichts davon ist umgesetzt; stattdessen ist der Anteil des Schienengüterverkehrs am Brenner von 2003 auf 2004 von 29% auf 24% eingebrochen.

All dies vorausgeschickt,

verpflichtet der Regionalrat den Präsidenten der Region und den Regionalausschuss,

1. sich im Rahmen des Verwaltungsrates der Brennerautobahngesellschaft dafür einzusetzen, dass die für Investitionen in die Bahninfrastruktur zurückgelegten Gelder vorrangig für die Finanzierung der Umfahrungen von Bozen, Trient und Rovereto und für eine Reduzierung der Umweltschäden und der durch die Zunahme des Zugverkehrs auf der Strecke von Borghetto bis Franzensfeste verursachten Lärmbelästigung verwendet werden;
2. sich für eine Erhöhung der im Vergleich zu Tirol überproportional niedrigen LKW-Maut, im Besonderen für die größten Dreckschleudern, entlang der Südstrecke der Brennerautobahn einzusetzen;
3. die Autonomen Provinzen Trient und Bozen aufzufordern, die Luftqualität entlang der A22 ständig unter Kontrolle zu halten, so wie dies bereits in Vomp (Tirol) und Schrambach (Südtirol) erfolgt, wobei die Messungen aufeinander abzustimmen sind;
4. bei den Autonomen Provinzen Trient und Bozen und der Brennerautobahngesellschaft für eine Neuregelung des Schwerverkehr einzutreten, und so etwa umgehend ein Fahrverbot entlang der A22 für Fahrzeuge der Klasse Euro 0 und Euro 1 und innerhalb 2006 auch der Klasse Euro 2 zu verhängen, weiters auf dem italienischen Teil der Autobahn das Nachtfahrverbot zur Anwendung zu bringen, sowie neue sektorale Fahrverbote auszuarbeiten;
5. dafür zu sorgen, dass neben den bestehenden Kontrollstellen in Kundl/Radfeld neue Kontrollstellen für den Schwerverkehr entlang der Brennerautobahn eingerichtet werden.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Roberto Bombarda
Cristina Kury
Riccardo Dello Sbarba
Hans Heiss