

Risoluzione della 34a assemblea generale dei consigli direttivi  
dei Gesamttiroler Heimatpfleger. Novacella, ottobre 2022

**Traffico e cambiamenti climatici, nonché il transito eccessivo sull'asse del Brennero: questi sono alcuni dei numerosi temi discussi dai Gesamttiroler Heimatpfleger in occasione della loro 34a assemblea tenutasi a Novacella.**

I "Gesamttiroler Heimatpfleger" sono una rete informale di associazioni e federazioni del Trentino/Welschtirol, dell'Alto Adige e del Tirolo austriaco che condividono l'impegno nella conservazione dei paesaggi culturali e naturali.

Da anni gli Heimatpfleger richiamano l'attenzione sui preoccupanti sviluppi dei trasporti all'interno dell'Euregio.

### **Cambiamento climatico: è necessaria una radicale svolta nel sistema dei trasporti**

Il traffico veicolare è la causa principale di tutte le emissioni di CO<sub>2</sub> in Tirolo e in Alto Adige<sup>1</sup>. In Alto Adige, il 37%<sup>2</sup> di queste emissioni è causato dall'autostrada del Brennero, e lo stesso vale per le regioni confinanti a nord e a sud. A ciò si aggiungono gli enormi disagi per i residenti lungo il corridoio del Brennero.

È quindi conseguente che in materia di trasporti in generale, e in particolar modo ponendo l'attenzione sull'asse del Brennero, è necessario un ripensamento radicale, riconosciuto anche dalla politica. L'UE stabilisce che entro il 2050 la metà del trasporto internazionale e gran parte del trasporto personale dovranno essere trasferiti su rotaia.

### **Previsto un aumento di capacità sull'autostrada del Brennero**

Oltre il 50% del traffico pesante internazionale<sup>3</sup> attraverso le Alpi passa per il Passo del Brennero. Ciò significa che tutte le altre vie di transito transalpine hanno complessivamente minor traffico di camion rispetto al Brennero. Oltre alla migliore accessibilità geografica di questo percorso, ciò è dovuto principalmente ai bassi pedaggi e alla grande capacità dell'autostrada del Brennero rispetto ad altri percorsi. E questa capacità verrà addirittura ampliata nei prossimi anni. Mentre per il tratto Modena-Verona è previsto un ampliamento dell'autostrada portandola a sei corsie, per il tratto Verona-Bolzano è prevista la cosiddetta terza corsia dinamica. Non appena il traffico raggiunge una determinata intensità, la corsia di emergenza può venire utilizzata come terza corsia. I primi lavori in questa direzione sono già stati realizzati e a questo scopo nei prossimi anni l'autostrada sarà allargata di un metro per parte. Inoltre, lungo l'autostrada del Brennero verranno costruiti nuovi parcheggi per camion e automobili. Non è ancora chiaro se la nuova soluzione per il ponte Lueg nel Tirolo del Nord comporterà anche un aumento della capacità veicolare.

Questi piani di sviluppo rendono l'asse del Brennero sempre più attraente sia per il traffico pesante che per quello di persone, rendendo così più difficile il passaggio dalla gomma alla

<sup>1</sup> Piano Clima Alto Adige 2040, pag. 17; analisi dell'organizzazione VCÖ basata su dati dall'Ufficio dell'Ambiente austriaco: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-7-bundeslaendern-ist-der-verkehr-der-groesste-verursacher-von-co2-emissionen>

<sup>2</sup> Piano Clima Alto Adige 2040, pag. 18;

<sup>3</sup> VCÖ, già 55% del traffico pesante attraverso le Alpi passa per il Brennero: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/bereits-55-prozent-des-gesamten-alpen-lkw-transports-rollen-ueber-den-brenner>

rotaia. Perfino a seguito della messa in funzione della Galleria di Base del Brennero, la prima bozza del Piano Provinciale della Mobilità dell'Alto Adige prevede entro il 2040 una riduzione del traffico pesante internazionale sull'autostrada di solamente 10,7%<sup>4</sup>.

### **Nuovo tratto autostradale Valdastico Nord**

Un ulteriore problematico progetto di infrastruttura stradale che è alle porte è il nuovo tratto autostradale Valdastico Nord, destinato a creare un collegamento tra Rovereto e il Veneto e a collegare la A31 alla A22. La nuova autostrada non solo comporterebbe un enorme peggioramento della qualità della vita dei residenti locali, ma aumenterebbe anche notevolmente il carico sull'autostrada del Brennero a causa dell'aumento del traffico pesante e passeggeri.

### **Asse del Brennero: necessaria un'azione congiunta dell'Euregio.**

Gli esperti in materia di trasporti lo sottolineano ripetutamente: gli utenti della strada utilizzano il mezzo di trasporto più facile e più veloce. Ciò significa che se si intendono raggiungere gli obiettivi climatici e aumentare la qualità della vita dei residenti locali, è assolutamente necessario rendere il trasporto ferroviario sull'asse del Brennero il più attraente possibile per passeggeri e merci. Allo stesso tempo, la predominanza dell'autostrada sugli altri mezzi di trasporto deve essere gradualmente ridotta. Pertanto, l'aumento del pedaggio per i mezzi pesanti in transito sul corridoio del Brennero, richiesto in agosto alla Commissione Europea e ai ministri dei trasporti di Germania, Austria e Italia da Alto Adige, Tirolo e Baviera, è assolutamente benvenuto e auspicabile. Questo dovrebbe però essere solamente un primo inizio di un intero pacchetto di misure. Si nota che mancano ancora idee chiare e accordi internazionali per il trasferimento del traffico passeggeri e merci alla ferrovia una volta che il BBT e le sue vie di accesso saranno in funzione. In questo ambito sono necessari urgenti provvedimenti. Si nota ancora la mancanza di iniziative efficaci, in attesa dell'apertura all'esercizio del BBT, per utilizzare interamente la capacità residua della linea ferroviaria esistente e dell'interporto di Trento Roncafort. Nei primi anni 2000 circolavano più di dieci coppie di treni merci al giorno (Rola e Kombiverkehr) sulla relazione Trento-Wörgl e altre destinazioni in Germania. Quell'attività è durata poco ed oggi circola una sola coppia Rola. Si tratterebbe di oltre quattrocento TIR in meno al giorno sull'autostrada nell'area tirolese.

I Gesamttiroler Heimatpfleger chiedono ai responsabili politici di tutte le regioni del Tirolo di sviluppare rapidamente idee programmatiche complete e coerenti per trasferire il traffico passeggeri e merci pesanti sull'asse del Brennero dall'autostrada alla ferrovia: per la qualità della vita dei residenti e per il raggiungimento degli obiettivi climatici e di conseguenza per lo sviluppo sostenibile del Tirolo.

Ottobre 2022

Claudia Plaikner - Fabrizia Carner - Konrad A. Roider

---

<sup>4</sup> Bozza del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2022-2035, Provincia Autonoma di Bolzano, pag. 13.