



Risoluzione dell'assemblea annuale delle associazioni di Heimatpflege di Alto Adige e Tirolo e della sezione ex tHt del Circolo Michael Gaismyr (Gesamttiroler Heimatpflegetreffen), tenutasi a Hall in Tirol il 15 novembre 2025

Nessun ulteriore aggravio per l'asse del Brennero - Rafforzare i diritti dei cittadini e la trasparenza

Il convegno delle associazioni per la cura del patrimonio culturale e ambientale tirolese del 2025 afferma che l'impatto del traffico stradale transalpino lungo l'asse del Brennero ha raggiunto livelli insostenibili. La regione sostiene già oggi più della metà del traffico transalpino totale in Europa. Le preoccupazioni della popolazione lungo il percorso devono essere prese sul serio, come confermato dalla sentenza del Tribunale amministrativo tirolese. C'è bisogno di una politica dei trasporti che riduca efficacemente il traffico e dia costantemente la priorità alla ferrovia rispetto alla strada.

Pertanto chiediamo:

1. Nessun ulteriore sviluppo infrastrutturale lungo la direttrice del Brennero

Gli interventi di ampliamento attualmente in discussione – dalla terza corsia dinamica al progetto Valdastico Nord (A31) – contraddicono gli obiettivi di una politica dei trasporti sostenibile. È dimostrato che l'aumento della capacità stradale induce traffico e aggrava ulteriormente le problematiche dei trasporti. La tratta del Brennero non può continuare a funzionare come via di transito a costi ottimizzati tra il Nord e il Sud Europa. Il traffico deviato deve essere ridotto attivamente e non incentivato attraverso infrastrutture aggiuntive.

Per questo motivo l'assemblea pantirolese delle associazioni per la tutela del patrimonio culturale e ambientale chiede l'abbandono totale di tutti gli ulteriori progetti di ampliamento stradale lungo l'asse del Brennero.

2. Nessun rinvio con il pretesto della Galleria di base del Brennero

La galleria di base del Brennero, come documentato anche nel piano regionale della mobilità dell'Alto Adige, non comporterà uno sgravio del traffico stradale, bensì assorbirà principalmente il previsto aumento del traffico. Il tunnel da solo non offre una soluzione ai problemi urgenti. Le misure per ridurre il traffico di transito devono essere efficaci a breve termine e non possono essere rinviate ai futuri grandi progetti.

Ciò che serve è l'immediata introduzione di un modello di pedaggio basato sulle emissioni di CO₂ sull'asse del Brennero (A22 a sud del valico, nonché A12 e A13 a nord) e l'istituzione di una borsa di transito alpina con una chiara contingentazione delle corse dei mezzi pesanti.

3. Rafforzamento delle linee ferroviarie esistenti – garantire il trasporto regionale

L'attenzione unica e unilaterale rivolta alla Galleria di Base del Brennero (BBT) non deve portare a trascurare le linee ferroviarie esistenti. Lo stato di molti collegamenti regionali, come quello della Bassa Atesina, che registra il più alto tasso di ritardi dell'Alto Adige, è già allarmante. Una manutenzione inadeguata comporta notevoli perdite di qualità nel trasporto passeggeri.

Anche la modalità di intervento per l'elettrificazione della linea della Valsugana in Trentino, con un'interruzione totale della linea da fine febbraio 2025 e per più di dieci mesi, aggrava la situazione, se non altro perché avrà l'effetto di allontanare sempre più la potenziale clientela dalla modalità di trasporto ferroviario. Ormai da più di dieci anni quella linea viene interrotta ogni anno per mesi o settimane per



manutenzione straordinaria senza alcun riguardo per la qualità del servizio viaggiatori. I servizi sostitutivi su strada sono infatti ben lontani dalla qualità del servizio ferroviario.

Il trasporto ferroviario regionale deve essere trattato allo stesso modo del trasporto a lunga percorrenza e rafforzato sia strutturalmente che finanziariamente. Nel trasporto merci l'ampliamento mirato dell'autostrada viaggiante (RoLa) è essenziale come misura complementare.

4. Sostenere i diritti dei cittadini e la libertà di riunione

L'impedimento di proteste pacifiche sull'autostrada del Brennero ha costituito una grave violazione del diritto fondamentale alla libertà di riunione. Il Tribunale Amministrativo del Tirolo lo ha confermato in una recente sentenza. Le regioni particolarmente colpite dalle conseguenze del transito devono avere la possibilità di richiamare l'attenzione sulla loro situazione attraverso mezzi democratici.

Sono necessarie norme giuridicamente valide per garantire la libertà di riunione, anche sugli assi di trasporto più congestionati.

5. Garantire la trasparenza e la partecipazione nei grandi progetti

I grandi progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti sono spesso pianificati e realizzati escludendo gli stakeholder locali. La partecipazione obbligatoria per legge non è sufficiente a garantire accettazione e legittimità. I comuni lungo le tratte ad alto traffico devono essere coinvolti in modo tempestivo, completo e strutturale.

Processi trasparenti e una partecipazione autentica sono principi democratici fondamentali e prerequisiti per decisioni infrastrutturali sostenibili.

6. Assumersi la responsabilità europea - rafforzare il ruolo pionieristico del Tirolo

Le misure di gestione del traffico introdotte dal Tirolo – come i divieti di circolazione settoriali, la regolazione scaglionata del traffico pesante e i divieti di circolazione notturna – hanno effetti sia locali che sovraregionali. Non solo devono essere difese, ma anche ulteriormente sviluppate oltre confine e sostenute dalle regioni limitrofe.

Una politica europea del transito, coordinata e coerente, deve stabilire limiti chiari alle emissioni, regolare i flussi di traffico e mettere al centro le persone e l'ambiente, al di sopra di singoli interessi economici.

Claudia Plaikner – Presidente di Heimatpflegeverband Südtirol

Flavio Marchetti – Presidente del Circolo culturale Michael Gaismayr di Trento

Konrad Roider – Presidente di Verein für Heimatschutz und Heimatpflege in Nord- und Osttirol