



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

*Gruppo Consiliare Lega Nord Trentino*

|                                    |
|------------------------------------|
| CONSIGLIO REGIONALE<br>REGIONALRAT |
| 19 GEN. 2018                       |
| PROT. N. 177                       |

Trento, 17 gennaio 2018

Ill. mo  
PRESIDENTE DEL  
CONSIGLIO REGIONALE  
SEDE

INTERROGAZIONE n. 293/xv

### **STRATEGIA DELL'EUREGIO PER IL CORRIDOIO DEL BRENNERO: ISTITUZIONI SORDE ALLE ENNESIME RICHIESTE DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO**

Da tempo la Lega Nord, all'interno della sua attività politica, si occupa del settore dell'autotrasporto raccogliendo criticità già portate in più occasioni all'attenzione della Giunta provinciale e del Consiglio regionale. Aumento dei pedaggi autostradali, costo del gasolio e del lavoro esorbitanti, la burocrazia stritolante, la negazione di aiuti da parte degli Istituti di credito (quanto meno nel prevedere tassi d'interesse inferiori), i pochi incentivi (pressoché nulli per il Nord Italia) che arrivano dallo Stato e la concorrenza sleale rappresentano una concomitanza di fattori dannosi per l'autotrasporto, che lo stanno conducendo ormai alla deriva. Il tutto nella sordità più totale delle Istituzioni, più impegnate a sostenere le grandi imprese e industrie piuttosto dei piccoli e medi soggetti cardine del sistema.

E per non far mancare nulla ad un settore in crisi, l'Euregio negli scorsi giorni ha deciso di mettere in atto alcune politiche "strategiche", che per altro avevano già trovato parere contrario dell'autotrasporto negli scorsi mesi. Con comunicato stampa n.62 dd 15.01.2018, dal titolo "Traffico: strategia comune dell'Euregio per il corridoio del Brennero", si dava infatti notizia delle decisioni assunte dalla Giunta del GECT riunitasi in quella data. Come si evince dall'allegato, considerato l'aumento del traffico lungo l'asse del Brennero e la volontà di puntare al trasporto merci su rotaia piuttosto che su gomma, si sono individuati alcuni obiettivi politici:

- gestione del traffico: interventi volti a limitare la circolazione per contrastare situazioni di pericolo a causa del congestionamento del traffico in giorni particolarmente critici come ad esempio dopo le festività o in seguito a divieti di circolazione in altre regioni o nei territori vicini;
- monitoraggio del traffico: istituzione entro il 2020 di un sistema omogeneo tra tutti i territori interessati dal monitoraggio dell'evoluzione del traffico e dei suoi effetti e studio, sempre

entro il 2020, di un'eventuale introduzione di un limite massimo per il transito dei mezzi pesanti;

- sicurezza stradale: controlli mirati ai fini del rispetto degli standard sociali minimi per i conducenti di mezzi pesanti e dei riposi nei fine settimana;
- trasporto merci su rotaia: il modal split, oggi di 71 a 29 per cento, dovrà andare in pareggio entro il 2027 per poi essere invertito rispetto ai valori attuali entro il 2035. Ciò sarà possibile, come scritto nel documento, con la realizzazione del tunnel del Brennero e contemporaneamente l'avvio di nuove politiche in materia di trasporti che incrementino l'utilizzo della rotaia. Di quest'ultimo gruppo fanno parte "l'autostrada viaggiante" (RoLa) e il trasporto combinato non accompagnato;
- pedaggio di corridoio: allineare le tariffe di transito attraverso il Brennero con quelle previsti per gli altri valichi alpini al fine di contribuire a limitare l'attuale volume di traffico deviato dovuto al pedaggio più favorevole;
- traffico deviato: ridimensionare il numero di mezzi pesanti che deviano attraverso il Brennero.

Tali strategie, come detto poc'anzi, sono state però criticate ancora nei mesi precedenti. Ad ottobre 2017, infatti, Claudio Comini (Associazione Artigiani), Giorgio Loner (Fai), Lucio Sandri (Confindustria Trento) e Piero Cavallaro (Cna-Fita) concordavano nel dire che il trasporto su rotaia non era al momento concorrenziale. Dopo aver digerito (e male) il divieto di sorpasso notturno, questa volta pare vi sia una chiusura totale sull'aumento dei pedaggi perché ritenuta una misura errata fino a che non sarà presente un'alternativa valida e competitiva alla strada. Come sottolineato in passato, le imprese di trasporto italiane sono soggette a continui aumenti di costi che le rendono meno competitive rispetto alle imprese dell'est Europa e la decisione di aumentare i pedaggi sarebbe un'ulteriore danno. Inoltre, come dichiarato allora da Piero Cavallaro "Anche dove la rotaia è prevalente come mezzo di trasporto merci, ad esempio in Svizzera, si è visto come nel momento in cui aumenta il traffico, perché l'economia gira meglio, il trasporto su gomma cresce in misura proporzionalmente maggiore rispetto a quello su ferrovia, nonostante le tariffe autostradali siano molto elevate." Detto ciò, sarebbe opportuno, prima di fare determinate scelte, potenziare le infrastrutture stradali e ferroviarie già presenti e procedere gradualmente senza penalizzare nessuno. Cosa invece non tenuta in considerazione e che ha ovviamente e nuovamente sollevato le proteste del settore dei trasporti il quale ha sottolineato anche come la gestione ed organizzazione del trasporto merci su rotaia non sia ora adatta a rispondere alle esigenze di mercato. Di questo qualcuno se ne è occupato e preoccupato?

Tutto ciò premesso,

**il sottoscritto Consigliere  
interroga  
il Presidente della Regione per sapere:**

1. Considerato quanto deliberato dalla Giunta del GECT durante la seduta del 15.01.2018, per quale motivo le Istituzioni non hanno tenuto conto delle problematiche e richieste presentate mesi fa dal settore dell'autotrasporto proprio su tali temi;
2. Se, prima di stabilire quanto contenuto nella deliberazione della Giunta del GECT, fosse stato opportuno potenziare le infrastrutture stradali e ferroviarie già presenti e rivedere la

gestione ed organizzazione del trasporto merci su rotaia che soffre di alti costi e tempistiche inadeguate per le esigenze di mercato;

3. Per quale motivo aumentare i pedaggi considerato che tale decisione graverà sulla già difficile tenuta del comparto;
4. Quanti mezzi stranieri vengono controllati lungo l'asse del Brennero e quali azioni sono in atto per contrastare il collettame abusivo (interrogazione nr. 5186/XV ad oggi ancora senza risposta);
5. Preso atto delle dichiarazioni di Piero Cavallaro "Anche dove la rotaia è prevalente come mezzo di trasporto merci, ad esempio in Svizzera, si è visto come nel momento in cui aumenta il traffico, perché l'economia gira meglio, il trasporto su gomma cresce in misura proporzionalmente maggiore rispetto a quello su ferrovia, nonostante le tariffe autostradali siano molto elevate.", se il GECT abbia intenzione di rivedere le decisioni assunte sul tema dei pedaggi.

A norma di Regolamento, si chiede risposta scritta.

*Lega Nord Trentino*

*Cons. Maurizio Fugatti*





# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO – SÜDTIROL

XV. Legislaturperiode – 2018

Trient, 17. Jänner 2018  
Prot. Nr. 177 RegRat  
vom 19. Jänner 2018

**Nr. 293/XV**

An den  
Präsidenten des Regionalrates

---

## A N F R A G E

### EUREGIO-STRATEGIE FÜR DEN BRENNER-KORRIDOR: INSTITUTIONEN, DIE AUF DIE WIEDERHOLTEN FORDERUNGEN DER FUHRUNTERNEHMER NICHT EINGEHEN WOLLEN

Seit jeher hat sich die Lega Nord im Rahmen ihrer politischen Tätigkeit mit dem Straßengüterverkehr beschäftigt und hat der Landesregierung und dem Regionalrat bereits mehrfach einige bestehende kritische Punkte zur Kenntnis gebracht. Die Erhöhung der Autobahngebühren, die Kosten für Dieselmotorkraftstoff und die extreme Arbeitsbelastung, die übertriebene Bürokratie, die Verweigerung von Finanzhilfen durch die Kreditinstitute (zumindest durch niedrigere Zinssätze), die geringen staatlichen Förderungen (die für Norditalien fast gar nicht vorhanden sind) und der unlautere Wettbewerb stellen eine Kombination von Faktoren dar, die den Transportsektor schädigen und ihn in eine schwere Krise stürzen. All dies vor der totalen Untätigkeit der Institutionen, die sich mehr für die Unterstützung großer Unternehmen und Industrien als für die kleinen und mittelgroßen Wirtschaftstreibenden, die eine wichtige Komponente des Systems darstellen, einsetzen.

Um einem krisenbetroffenen Sektor zu helfen, hat die Euregio in den letzten Tagen beschlossen, einige "strategische" Maßnahmen einzuführen, gegen die sich die Vertreter der Transportunternehmen bereits in den letzten Monaten ausgesprochen hatten. Mit der Pressemitteilung Nr. 62 vom 15. 01. 2018 mit dem Titel "Verkehr: Gemeinsame Euregio-Strategie für den Brennerkorridor" hat man über die jüngsten Beschlüsse des EVTZ-Vorstandes berichtet. Wie aus dem Anhang hervorgeht, wurden angesichts der Zunahme des Verkehrs auf der Brennerachse und des Zieles, den Gütertransport auf der Schiene und nicht auf der Straße zu fördern, einige politische Maßnahmenziele festgelegt:

- Verkehrsmanagement: verkehrsbeschränkende Maßnahmen, um an besonders verkehrsintensiven und kritischen Tagen, wie Tage nach Feiertagen oder nach

Fahrverboten in anderen Regionen oder Nachbarländer eine die Verkehrssicherheit gefährdende Situation durch eine völlige Verkehrsüberlastung zu vermeiden;

- Verkehrsmonitoring: bis 2020 Schaffung eines einheitlichen und länderübergreifendes Überwachungssystems zur Verkehrsentwicklung und deren Auswirkungen auf der Brennerachse sowie Prüfung der Möglichkeit - ebenfalls bis zum Jahr 2020 - der Einführung einer LKW-Obergrenze;
- Verkehrssicherheit: Kontrollen zur Einhaltung der sozialen Minimalstandards für LKW-Fahrer und Wochenendruhezeiten;
- Güterverkehr auf der Schiene: Der Modal Split, also das Verhältnis zwischen Güterverkehr auf der Straße und Güterverkehr auf der Schiene, welcher aktuell bei 71 zu 29 Prozent liegt, soll bis 2027 auf ein ausgeglichenes Verhältnis und bis 2035 in ein umgekehrtes Verhältnis zur Ausgangslage gebracht werden. Dies wird, wie in dem Dokument beschrieben, mit dem Bau des Brennerbasistunnels und gleichzeitig mit der Einführung neuer Verkehrspolitik zur Steigerung der Nutzung der Schiene möglich sein. Dies beinhaltet zielgerichtete Maßnahmen sowohl im Bereich der Rollenden Landstraße und auch im unbegleiteten Kombiverkehr;
- Korridormaut: Angleichung der Mautgebühren für eine Transitfahrt über den Brenner an jene anderer alpenquerender Transitstrecken, um den bestehenden Umwegtransitverkehr aufgrund der günstigsten Mautgebühren einzudämmen;
- Umwegtransitverkehr: Reduzierung der Anzahl der Gütertransporte über die Brennerachse.

Wie bereits gesagt, wurden diese Strategien jedoch in den vergangenen Monaten stark kritisiert. Im Oktober 2017 erklärten Claudio Comini (Associazione Artigiani), Giorgio Loner (Fai), Lucio Sandri (Confindustria Trento) und Piero Cavallaro (Cna-Fita) in einer gemeinsamen Position, dass der Schienenverkehr derzeit nicht wettbewerbsfähig ist. Nachdem das nächtliche Überholverbot geschluckt (und noch dazu schlecht verdaut) wurde, gibt es diesmal eine völlige Ablehnung gegen die Mauterhöhung, die als falsche Maßnahme angesehen wird, solange es nicht eine tragfähige und wettbewerbsfähige Alternative zur Straße gibt. Wie bereits in der Vergangenheit erwähnt, sind italienische Transportunternehmen ständigen Kostensteigerungen ausgesetzt, die sie weniger wettbewerbsfähig machen als osteuropäische Unternehmen, sodass die Entscheidung, die Mautgebühren zu erhöhen, einen zusätzlichen Schaden für sie darstellen würde. Und wie schon von Piero Cavallaro behauptet: "Auch dort, wo die Schiene das vorherrschende Transportmittel für den Güterverkehr ist, z.B. in der Schweiz, hat man gesehen, dass in dem Moment, in dem der Verkehr zunimmt, weil die Wirtschaft anzieht, der Straßenverkehr proportional stärker wächst als der Schienenverkehr, und das obwohl die Autobahngebühren teurer sind."

Daher wäre es angebracht, die bestehende Straßen- und Schieneninfrastruktur zu modernisieren bevor bestimmte Entscheidungen getroffen werden und Schritt für Schritt vorzugehen, um

niemanden zu benachteiligen. Dies wurde jedoch nicht berücksichtigt und hat natürlich erneut die Proteste der Transportunternehmer hervorgerufen, die auch darauf hingewiesen haben, dass die Verwaltung und Organisation des Schienengüterverkehrs derzeit nicht marktgerecht ist. Hat sich irgendjemand schon darüber Gedanken gemacht?

**Dies vorausgeschickt, erlaubt sich der unterfertigte Regionalratsabgeordnete den Präsidenten der Region zu befragen, um zu erfahren:**

1. Weshalb die Institutionen - unter Berücksichtigung des Beschlusses, den der EVTZ-Vorstand in der Sitzung vom 15. Jänner 2018 gefasst hat - die Probleme und Forderungen, die vor Monaten von den Fuhrunternehmern zu eben diesen Themen vorgebracht und gestellt wurden, nicht berücksichtigt haben;
2. Ob es vor dem Erlass des Beschlusses des EVTZ nicht besser gewesen wäre, die bestehende Straßen- und Schieneninfrastruktur zu modernisieren und die Verwaltung und Organisation des Schienengüterverkehrs zu reformieren, der unter hohen Kosten und Zeitproblemen leidet, die den heutigen Markterfordernissen nicht entsprechen;
3. Warum die Mautgebühren erhöht werden sollen, wenn diese Entscheidung die schon schwierige Lage der Transportunternehmer belasten wird;
4. Wie viele ausländische LKWs entlang der Brennerachse kontrolliert werden und welche Maßnahmen zur Bekämpfung von missbräuchlicher Sammelgutbeförderung ergriffen werden (Anfrage 5186/XV bisher noch unbeantwortet);
5. Ob - ausgehend von den Ausführungen von Piero Cavallaro:" Auch dort, wo die Schiene das vorherrschende Transportmittel für den Güterverkehr ist, z.B. in der Schweiz, hat man gesehen, dass in dem Moment, in dem der Verkehr zunimmt, weil die Wirtschaft anzieht, der Straßenverkehr proportional stärker wächst als der Schienenverkehr, obwohl die Autobahngebühren teurer sind " - der EVTZ beabsichtigt, die Entscheidungen zum Thema Maut nochmals zu überprüfen.

Im Sinne der Geschäftsordnung wird um eine schriftliche Antwort ersucht.

**Gez.: DER REGIONALRATSABGEORDNETE**  
Maurizio FUGATTI