



Bozen, 11.4.2019/PP/ed/eh

Bolzano, 11/4/2019/he/ci

ERSETZUNGSANTRAG ZUM BESCHLUSSANTRAG

Nr. 65/19

EMENDAMENTO SISTUTUTIVO DELLA MOZIONE

N. 65/19

Nein zur Valdastico-Autobahn

Der Beschlussantrag erhält folgende Fassung:

Die Valdastico-Autobahn A31 – auch bekannt als „Pi-RuBi“ nach den drei christdemokratischen Politikern Piccoli, Rumor und Bisaglia, die sich für dieses Projekt stark machten – wurde 1976 für den Verkehr freigegeben. Sie hört in der Gemeinde Piovene Rocchette auf und wurde seitdem nicht weitergebaut.

Von Anfang an schlugen die Region Venetien und die Betreibergesellschaft vor, die A31 in Richtung Norden weiterzuführen, um sie dann an die A22 anzubinden. Zu diesem Zweck wurde sogar ein Vorprojekt mit sechs verschiedenen Trassenvarianten ausgearbeitet: Bevorzugt wurde dabei die Trasse, die bei Besenello in die A22 münden sollte.

Dem Widerstand der autonomen Provinzen Trient und Bozen und der Mobilisierung von Kultur- und Umweltverbänden wie Italia Nostra, dem WWF und der britischen Stiftung "The Landmark Trust" ist es zu verdanken, dass dieses Projekt bis heute nie umgesetzt wurde.

Die beiden autonomen Provinzen haben sich aus verschiedenen Gründen einem Weiterbau der A31 Richtung Norden widersetzt:

Damit würde sich ein neuer Korridor für den Schwer- und Leichtverkehr aus dem hoch industrialisierten Nordosten Italiens über den Brennerpass zu den Märkten Nordeuropas eröffnen. Dies würde die Verkehrsprobleme auf der A22, die bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat, erheblich verschärfen. Das ginge auf Kosten der Gesundheit von Tausenden Menschen, die entlang dieser

No alla Valdastico

La mozione è così sostituita:

L'autostrada A31 della Valdastico, detta anche Pi-RuBi dai tre politici democristiani che la vollero fortemente (Piccoli-Rumor-Bisaglia) fu aperta nel 1976 e da allora è ferma a Piovene Rocchette.

Fin dall'inizio la Regione Veneto e la società che gestisce l'autostrada hanno proposto che l'A31 fosse prolungata a nord fino a sfociare in A22. Fu elaborato anche un progetto preliminare, che contemplava 6 ipotesi di tracciato indicando come privilegiato quello che prevedeva a Besenello l'innesto in A22.

Tuttavia, il progetto è finora rimasto lettera morta grazie all'opposizione delle province autonome di Trento e Bolzano e alla mobilitazione di associazioni culturali e ambientaliste (tra cui Italia Nostra, WWF, e la Fondazione britannica "The Landmark Trust").

Le motivazioni per cui le due province autonome si sono sempre opposte al completamento a nord della A31 sono molteplici:

Aprirebbe un nuovo corridoio per il traffico leggero e pesante dal nord-est italiano ultrainternalizzato verso i mercati del nord Europa attraverso il Brennero, aggravando notevolmente i problemi di traffico sull'autostrada A22, che ha già raggiunto il limite di saturazione. A farne le spese sarebbe la salute di migliaia di persone

Achse und insbesondere entlang des Südtiroler Abschnitts leben.

Dieses Projekt widerspricht der bisher von beiden Provinzen und von der gesamten Euregio Tirol-Südtirol-Trentino verfolgten Politik, die darauf abzielt, den Transitverkehr auf der Brennerautobahn einzuschränken und den Güter- und Personenverkehr durch die Modernisierung und den Ausbau der Eisenbahn auf die Schiene zu verlagern.

Diese Verlagerungspolitik wäre durch eine Anbindung der A31, die an die A22 im Trentino ernsthaft in Frage gestellt. Das Güterverkehrszentrum von Verona – ein wichtiger Knotenpunkt für den Umschlag zwischen Straße und Schiene – würde nämlich durch den Schwerlastverkehr aus dem Raum Padua-Ferrara und aus dem Raum Venedig-Udine in Richtung Norden umgangen. Der Güterverkehr würde somit weiterhin auf der Straße verbleiben.

Die Anbindung der A31 an die A22 würde auch nicht die Staatsstraße SS47 durch das Saganertal entlasten.

Eine wesentliche Etappe im langen Tauziehen zwischen den Regionen Trentino-Südtirol und Venetien stellte das Urteil des Verfassungsgerichts vom 21. Februar 2011 dar, mit dem bekräftigt wurde, dass alle Bauvorhaben, Maßnahmen und Projekte im Zusammenhang mit dieser Verkehrsachse der Genehmigung durch die Autonome Provinz Trient bedürfen. Dies im Sinne des Autonomiestatutes und der entsprechenden Durchführungsbestimmungen.

Auch nach diesem Urteil ließ die Region Venetien nicht locker und genehmigte das Bauprojekt: Am 10. August 2016 gab auch das interministerielle Preiskomitee CIPE grünes Licht. Darauf folgte die Entscheidung der Autobahngesellschaft A31, die Einreichplanung des 1. funktionellen Loses für den 18,9 km langen, durch das Gebiet der Region Venetien verlaufenden Abschnitt von Piovene Rocchette bis Valdastico in die Wege zu leiten.

Doch der Staatsrat hat am 21. Januar 2019 mit Urteil Nr. 00499/2019 in letzter Berufungsinstanz den CIPE-Beschluss vom 10. August 2016 aufgehoben. Angefochten wurde der Beschluss von der Gemeinde Besenello (Trenti), die vom Vorprojekt für die Ausfahrt und Verbindung der Valdastico-Nord-Autobahn mit der Brennerautobahn betroffen gewesen wäre. Wieder einmal wurde das Bauprojekt durch

che abitano lungo questo asse, soprattutto nel tratto che attraversa la provincia di Bolzano.

Ciò rappresenta il contrario della politica seguita finora dalle due province e dall'intera Euregio Tirol-Alto Adige-Trentino, che prevede la riduzione dei transiti su gomma sull'Autobrennero e il trasferimento delle merci e delle persone su rotaia attraverso l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia.

Tale politica di trasferimento del traffico pesante su rotaia sarebbe fortemente danneggiata da una A31 che sfocia in A22 in Trentino, poiché così l'interporto di Verona – snodo fondamentale per lo scambio strada-ferrovia – verrebbe bypassato dal traffico pesante proveniente dalle aree di Padova-Ferrara e Venezia-Udine e diretto a nord. Mezzi e merci dunque resterebbero sulla strada.

L'innesto di A31 in A22 non risolverebbe nemmeno i problemi di traffico della SS47 della Valsugana.

Il lungo braccio di ferro tra Trentino-Alto Adige e Veneto ha avuto come tappa fondamentale la sentenza della Corte Costituzionale del 21 febbraio 2011 che ha ribadito che qualsiasi opera, atto o progetto dell'arteria non possa essere realizzato senza la preventiva intesa con la provincia autonoma di Trento. Ciò per rispetto dello Statuto di autonomia e delle sue norme di attuazione.

Anche dopo questa sentenza, il Veneto aveva proseguito la sua pressione, approvando il progetto e ottenendo – il 10 agosto 2016 – il via libera del CIPE, cui è seguita la decisione della Società Autostrada A31 di dare avvio alla progettazione definitiva del 12 lotto funzionale dell'opera tra Piovane Rocchette e Valdastico della lunghezza di 18,9 km, interamente in territorio veneto.

Tuttavia, il 21 gennaio 2019, con la sentenza 00499/2019, il Consiglio di Stato, in ultimo grado di appello, ha annullato la delibera del CIPE del 10 agosto 2016 su ricorso promosso dal Comune di Besenello (Trento), interessato in sede di progetto preliminare all'uscita e raccordo della Valdastico Nord con l'autostrada del Brennero. L'opera era

eine Initiative der Bevölkerung und der Lokalbehörden gestoppt.

In diesem Szenario hat der Trienter Landeshauptmann im Namen der neuen Landesregierung überraschenderweise einen politischen Kurswechsel angekündigt: Die Valdastico-Autobahn soll tatsächlich mit einem neuen, 41 km langen Streckenverlauf an die A22 bei der Mautstelle Rovereto Süd angebunden werden – in den Vorprojekten wird diese neue Trasse als „Alternative T5“ bezeichnet.

Aus diesen Gründen spricht sich der Südtiroler Landtag entschieden gegen das Vorhaben aus, die Valdastico-Autobahn A31 in Richtung Norden weiterzubauen und an die A22 anzubinden, und zwar unabhängig vom geplanten Standort dieser Anschlussstelle. Dieses Bauvorhaben würde nämlich einen neuen Korridor für den Schwer- und Leichtverkehr aus dem Nordosten Italiens über den Brennerpass in Richtung Norden eröffnen. Dies würde die Verkehrsprobleme auf einer bereits überlasteten Verkehrsachse erheblich verschärfen, zu einer noch viel stärkeren Luftverschmutzung führen und die Gesundheit der ansässigen Bevölkerung vor allem in Südtirol gefährden.

Aus all diesen Gründen

**verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,**

ihren Dialog mit der Provinz Trient zu intensivieren mit dem Ziel, die Trentiner Landesregierung zu überzeugen, von dem Projekt zum Weiterbau der A31 und zu deren Anbindung an die A22 Abstand zu nehmen.

gez. Landtagsabgeordnete
dott. Riccardo Dello Sbarba
dott.ssa Brigitte Foppa
Dr.nat.techn. Hanspeter Staffler

sta da dunque di nuovo fermata dall'iniziativa delle popolazioni e delle amministrazioni locali.

In questo scenario, è caduta l'improvvisa svolta politica annunciata dalla nuova giunta provinciale del Trentino per bocca del suo Presidente, secondo il quale la Valdastico deve essere effettivamente collegata all'A22 su un nuovo itinerario con innesto alla A22 al casello di Rovereto Sud su un tracciato di 41 km, denominato "alternativa T5" nei progetti preliminari.

Per questi motivi il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano esprime la propria ferma contrarietà al progetto di prolungamento verso Nord della A31 della Valdastico fino a allacciarla alla A22, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché tale opera creerebbe un nuovo corridoio per traffico leggero e pesante dal nord est italiano verso nord attraverso il Brennero lungo un asse già congestionato, con un pesante aggravamento dell'inquinamento e della minaccia alla salute delle popolazioni residenti, soprattutto in provincia di Bolzano.

Tutto questo considerato

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

a intensificare il confronto con la Provincia di Trento al fine di convincere la Giunta provinciale del Trentino a desistere dal progetto del prolungamento della A31 fino ad allacciarla alla A22.

f.to consiglieri provinciali
dott. Riccardo Dello Sbarba
dott.ssa Brigitte Foppa
Dr.nat.techn. Hanspeter Staffler