

**BESCHLUSS NR. 16**

Riva del Garda, 15. Juni 2023

betreffend Stärkung der RoLa, wenn nicht jetzt, wann dann?

Bereits Mitte der 1990er Jahre wurde der Schienengüterverkehr RoLa (die so genannte Rollende Landstraße) von Trient in Richtung Norden eröffnet. Das vorausschauend gestartete Projekt hatte - und sollte auch heute noch - in erster Linie das Ziel haben, einen Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern, mit all den offensichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt, die dies mit sich bringt. Keine Ideallösung, aber eine die sofort umsetzbar ist. Wie wir jedoch wissen, wird die RoLa nur unzureichend genutzt, während die Lkw die A22 verstopfen.

Das öffentliche Interesse an der Unterstützung der RoLa hat im Laufe der Zeit nicht nachgelassen, wie auch die regelmäßigen politischen Stellungnahmen zugunsten einer Wiederbelebung der Strecke zeigen. Die laufende Zunahme des Güterverkehrs auf der Brennerachse verschärft jedoch die Probleme und droht durch die bereits geplante Sanierung der Luegbrücke auf österreichischer Seite, die ein Nadelöhr mit gravierenden Auswirkungen auf den Straßenverkehr schaffen wird, ernsthaft brisant zu werden.

Die RoLa ist sicherlich ein Teil der Lösung des Problems. Jetzt gilt es deshalb, entschlossen zu handeln, um den Güterverkehr auf der Schiene wiederzubeleben, was angesichts des Erfolgs des Dienstes auf der

DELIBERAZIONE N. 16

Riva del Garda, 15 giugno 2023

riguardante Potenziare la RoLa, se non ora, quando?

Già a metà degli anni '90 fu inaugurato il servizio di trasporto merci ferroviario RoLa (la cosiddetta Autostrada viaggiante), da Trento verso nord. Il progetto avviato con lungimiranza aveva - e dovrebbe avere ancora oggi - l'obiettivo primario di spostare parte del traffico merci dalla gomma alla rotaia, con tutte le ovvie implicazioni ambientali che ne conseguono. Non la soluzione ideale, ma immediatamente operativa. Come noto però, il servizio è tristemente sottoutilizzato, mentre i Tir intasano l'A22.

L'interesse pubblico a sostenere la RoLa non è evidentemente venuto meno con il passare del tempo, come testimoniano anche le periodiche prese di posizione politiche a favore di una rivitalizzazione del servizio. Il progressivo aumento del traffico merci sull'asse del Brennero sta però aggravando i problemi, e rischia seriamente di diventare esplosivo con il già previsto intervento di ristrutturazione del ponte Lueg, sul lato austriaco, che creerà un collo di bottiglia con gravi ricadute sul traffico stradale.

La RoLa è certamente parte della soluzione al problema. Si tratta ora di intervenire in modo incisivo per ridare slancio al trasporto merci su ferro, e sarebbe un intervento logico, considerato il successo che riscuote il servizio

österreichischen Strecke bis zum Brenner eine naheliegende Maßnahme ist. Leider fahren die Lkw, sobald sie die italienische Grenze erreichen, auf der Straße weiter und tragen massiv zur Verschmutzung unserer Täler bei. Es ist zu bedenken, dass nach dem Höchststand im Jahr 2011 mit fast 6.000 Zügen auf der Strecke Trient-Brenner ein unaufhörlicher Rückgang einsetzte, der zu einer erheblichen Unterauslastung der Infrastruktur führte, die deshalb heute viel mehr RoLa-Züge „aufnehmen“ konnte. Eine Analyse des aktuellen Angebots zeigt, dass im Vergleich zu den acht täglichen Abfahrten (vier Zugpaare), die ab 2020 geplant sind, heute nur zwei Abfahrten (ein Zugpaar) stattfinden, was vor allem auf die mangelnde Nachfrage zurückzuführen ist. Dies hängt auch mit den Kosten zusammen, aber nicht nur.

Um die RoLa wettbewerbsfähig zu machen, muss die Öffentliche Hand versuchen, den Kostenunterschied zwischen Straßen- und Schienenverkehr so weit wie möglich zu beseitigen oder zumindest zu verringern. Dies kann erreicht werden, indem der RoLa durch die Einführung wettbewerbsfähiger Tarife mit öffentlicher Unterstützung neue Impulse verliehen werden. In Österreich wird diese Verkehrspolitik seit Jahren erfolgreich betrieben, wie die Zahlen zeigen: Allein im Zeitraum 2020/2022 hat der Betreiber RoLa Rail Cargo, eine Tochter der ÖBB, mehr als 200 Millionen Euro von der Europäischen Union erhalten, um gerade die Intermodalität des Güterverkehrs über die RoLa zu stärken.

Die Terminals Trento Roncafort und Wörgl müssen in die Lage versetzt werden, ihr volles Potenzial auszuschöpfen, und müssen also erweitert werden. Die Kapazitäten können an beiden Terminals ausgebaut werden, sodass in Zukunft drei Gleise mit einer jeweiligen Nutzlänge von 750 Metern zur Verfügung stehen. Es bleibt die Erkenntnis, dass eine Ausweitung des Angebots bis nach Verona/Isola della Scala die Attraktivität, von der Straße auf die Schiene umzusteigen, noch erhöhen würde, denn je länger die Strecke mit

nel tratto austriaco fino a Brennero. Purtroppo, come noto, una volta raggiunto il confine italiano i Tir proseguono su strada, contribuendo in modo massiccio all'inquinamento delle nostre vallate. Va considerato che dopo il picco raggiunto nel 2011 con quasi 6mila treni in transito nel tratto Trento-Brennero, è iniziato un lungo declino che ha portato a un grave sottoutilizzo dell'infrastruttura, che già oggi quindi potrebbe "ospitare" molti treni RoLa in più. L'analisi dell'offerta attuale dimostra che a fronte delle otto partenze giornaliere (quattro coppie di treni) previste a partire dal 2020, si registrano oggi solo due partenze (una coppia di treni), soprattutto per la mancanza di domanda. Che a sua volta è dovuta ai costi, ma non solo.

Per rendere competitiva la RoLa, la mano pubblica deve cercare di azzerare o comunque tendere a limitare il più possibile la differenza di costo tra trasporto su gomma e su ferro. Infatti, la strada per raggiungere l'obiettivo è quella di dare nuovo impulso alla RoLa, introducendo tariffe competitive grazie al sostegno della mano pubblica. In Austria questa politica dei trasporti è perseguita con successo da anni, come testimoniano i dati: nel solo periodo 2020/2022 l'operatore RoLa Rail Cargo, società controllata dalla ÖBB, ha ottenuto dall'Unione europea oltre 200 milioni di euro per rafforzare proprio l'intermodalità del trasporto merci tramite la RoLa.

Gli scali di Trento Roncafort e Wörgl vanno poi messi nelle condizioni di essere utilizzati al massimo delle rispettive possibilità e quindi ampliati. Le capacità possono essere ampliate in entrambi i terminali, in modo da rendere disponibili in futuro tre binari con una lunghezza utile rispettiva di 750 metri. Resta la consapevolezza che estendere il servizio fino a Verona/Isola della Scala renderebbe ulteriormente attrattivo lasciare la gomma per la rotaia, perché quanto più è lunga la tratta che viene percorsa su ferrovia, maggiore è

der Bahn zurückgelegt wird, desto größer ist das Gefühl, mit der Bahn zu fahren.

Ein weiteres wesentliches Hindernis für die Entwicklung des Dienstes ist die derzeit zulässige Anzahl von Wagen pro Zug, die bis Trient auf 21 begrenzt ist. Die italienischen Eisenbahnbehörden lassen auf der Strecke Brenner-Trient keine weiteren Waggons zu, während auf der RoLa Freiburg-Novara bis zu 24 Waggons zugelassen sind. Es ist eindeutig notwendig, den Dialog mit den Behörden zu suchen, um die Kapazität auf 23 Waggons pro Zug zu erhöhen.

Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der RoLa-Verbindung:

- eine höhere Frequenz der Verbindung, indem mindestens vier Fahrten pro Tag garantiert sind;
- optimale Nutzung der täglichen Ruhezeit für die Triebfahrzeugführer mit der Möglichkeit, vor und nach der Fahrt an einem geeigneten Ort, auf Parkplätzen am Terminal oder in dessen unmittelbarer Nähe, zu rasten;
- Einführung eines Buchungssystems, das besser auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten ist.

Mit den oben beschriebenen Maßnahmen kann die Qualität und Attraktivität der RoLa sofort verbessert werden.

Die Nutzung der RoLa wäre - bei entsprechenden Anreizen - für die Spediteure sicherlich attraktiv. So können RoLa-Nutzer größere Lasten (44 Tonnen) transportieren und Nacht- und Feiertagsfahrverbote, Straßenkontrollen und Staus vermeiden, die es während der Arbeiten an der Lueg-Brücke mit Sicherheit geben wird.

Aus Sicht des öffentlichen Interesses ist der enorme Unterschied in der Luft- und Lärmbelastung zwischen Straßen- und Schienentransport hervorzuheben, ebenso wie die Vorteile in Bezug auf den Kohlendioxidausstoß.

anche il senso che acquisisce lo spostamento su rotaia.

Un altro ostacolo significativo allo sviluppo del servizio è il numero di vagoni per treno consentito attualmente, limitato a 21 fino a Trento. Le autorità ferroviarie italiane non autorizzano un numero maggiore di carri sulla tratta Brennero-Trento, quando però sulla RoLa Friburgo-Novara sono ammessi fino a 24 carri. È evidentemente necessario cercare il dialogo con le autorità per portare la capienza a 23 vagoni per treno.

Altri interventi per rendere più attraente il servizio RoLa:

- una maggiore frequenza del collegamento, garantendo almeno quattro corse giornaliere;
- sfruttare in modo ottimale il periodo di riposo giornaliero degli autisti, con la possibilità di riposare in un posto adeguato prima e dopo il viaggio, in parcheggi presso il terminal o nelle sue immediate vicinanze;
- implementare un sistema di prenotazione più aderente alle esigenze dei clienti.

Con le misure sopra descritte, la qualità e l'attrattiva della RoLa possono essere migliorate fin da subito.

Utilizzare la RoLa - una volta adeguatamente incentivata - sarebbe sicuramente interessante per le imprese di autotrasporto. Basti pensare che gli utenti RoLa possono trasportare carichi maggiori (44 tonnellate) ed evitare i divieti di guida notturni e nei festivi, i controlli stradali, ingorghi - inevitabili durante i lavori al ponte Lueg.

Da un punto di vista dell'interesse pubblico va rimarcata l'enorme differenza in termini di inquinamento atmosferico e acustico tra trasporto su gomma e rotaia, oltre ai vantaggi riguardo alle emissioni di anidride carbonica.

**DER SÜDTIROLER LANDTAG,
DER TIROLER LANDTAG UND
DER LANDTAG
DER AUTONOMEN PROVINZ TRIENT**

beschließen:

„Die jeweiligen Regierungen werden aufgefordert,

1. sich auf Euregio-Ebene sowie gegenüber den Nationalstaaten zu koordinieren, damit die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um das RoLa- sowie das UKV (unbegleiteter kombinierter Verkehr) -Angebot gegenüber der Straße wettbewerbsfähig zu machen und so bei den Eisenbahn- und Straßentransportunternehmen zu fördern; essenziell ist dabei, dass Fördermittel längerfristig und planbar zur Verfügung gestellt werden, damit diese als verlässlich wahrgenommen und direkt eingepreist werden können;
2. die erforderlichen Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung an den Verladebahnhöfen in Trient Roncafort und Wörgl zu bewerten und zu planen sowie bereits geplante Maßnahmen zur Senkung der Manipulationszeit an den Terminals schnellstmöglich umzusetzen;
3. zu garantieren, dass die bereitgestellten öffentlichen Mittel (sei es europäischer, staatlicher oder regionaler Herkunft) in vollem Umfang zur Attraktivierung der RoLa sowie des UKV (unbegleiteter kombinierter Verkehr) eingesetzt werden;
4. sich bei den Zuständigen dafür einzusetzen, dass bei der Anzahl der Waggons eine Angleichung an andere ROLA-Fahrstrecken und somit eine Erhöhung der erlaubten Anzahl an ROLA-Wägen je Zug zwischen Österreich und Italien auf 23 Waggons stattfindet;
5. sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass eine ROLA vom süddeutschen Raum (bspw. Regensburg) - Trient so bald als möglich wieder aufgenommen wird.“

**LE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO,
DEL LAND TIROLO E DELLA
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**

deliberano:

"Si invitano i rispettivi esecutivi

1. a coordinarsi a livello di Euregio nonché rispetto agli Stati nazionali per assicurare le risorse necessarie a rendere competitivi i servizi RoLa e TCNA (trasporto combinato non accompagnato) rispetto al trasporto su gomma, dando quindi impulso alla loro promozione presso le imprese ferroviarie e di autotrasporto; a tal fine è essenziale che i finanziamenti siano disponibili a lungo termine e su base pianificabile, in modo che vi si possa fare affidamento e si possano trasferire direttamente sulle tariffe;
2. a valutare e pianificare gli interventi necessari per aumentare la capacità degli scali di Trento Roncafort e Wörgl nonché ad attuare al più presto gli interventi già pianificati volti a ridurre i tempi di movimentazione presso i terminali;
3. a garantire che le risorse pubbliche stanziare (europee, statali o regionali) siano destinate in toto ad aumentare l'attrattiva dei servizi RoLa e TCNA (trasporto combinato non accompagnato);
4. a intervenire presso le autorità competenti affinché il numero di vagoni si allinei a quello delle altre tratte RoLa, aumentando così a 23 il numero di vagoni RoLa per convoglio in transito tra l'Austria e l'Italia;
5. ad adoperarsi a tutti i livelli affinché venga ripristinato al più presto un servizio RoLa che copra tutta la tratta dal sud della Germania (ad es. da Ratisbona) fino a Trento."

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 16 in der gemeinsamen Sitzung vom 15. Juni 2023 in Riva del Garda einstimmig gefasst haben.

Si attesta che le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia autonoma di Trento hanno adottato, nella seduta congiunta del 15 giugno 2023 a Riva del Garda, la presente deliberazione n. 16 all'unanimità.

DER PRÄSIDENT
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Walter Kaswalder

DIE PRÄSIDENTIN
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Rita Mattei

DIE PRÄSIDENTIN
DES TIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DELLA
DIETA REGIONALE DEL TIROLO

Sonja Ledl-Rossmann