



XVII Legislatura - Anno 2026

Bolzano, 13 luglio 2026
prot. n. 2323/2.6.2-2026-5 Cons. reg.

N. 14/XVII

V O T O

Infrastruttura di ricarica ad alta potenza per mezzi pesanti lungo l'A22

Il blocco dell'autostrada del Brennero del 30 maggio 2026, nell'ambito di una manifestazione alla quale hanno preso parte circa 5.000 cittadini per denunciare l'insopportabile inquinamento atmosferico e acustico riconducibile soprattutto al traffico dei mezzi pesanti, ha portato alla luce le marcate divergenze politiche esistenti tra i territori a nord e a sud del Brennero.

Quale potrebbe essere, dunque, una soluzione condivisa del problema? L'apertura della Galleria di Base del Brennero richiederà ancora tempo e resta incerto quale sarà il suo effettivo contributo alla riduzione del traffico su strada. La soluzione del problema risiede nella tecnologia, ossia nella conversione del parco dei mezzi pesanti e delle autovetture alla trazione elettrica.

In Alto Adige la mobilità elettrica è in forte crescita: per la prima volta oltre il 70% delle nuove autovetture immatricolate è almeno parzialmente elettrificato. Le auto elettriche a batteria e le ibride plug-in rappresentano ormai circa il 32% delle nuove immatricolazioni, superando i veicoli diesel. La Provincia sostiene questa transizione con incentivi economici e con il potenziamento dell'infrastruttura di ricarica. La sfida maggiore riguarda ora il passaggio all'elettrico del trasporto pesante. Quali interventi concreti può adottare la politica? A tal fine si propongono le seguenti tre misure:

- trasformare il corridoio dell'idrogeno tra Monaco a Verona in un corridoio ad alta potenza di ricarica per mezzi pesanti elettrici;
- prevedere una riduzione dei pedaggi autostradali per i mezzi pesanti e le autovetture elettriche;
- incentivare la conversione delle flotte di autocarri alla trazione elettrica.

Il progetto del corridoio dell'idrogeno tra Verona e Monaco, promosso a suo tempo dalla politica, appare superato e avrebbe senso solo se alimentato da idrogeno verde. Sarebbe invece opportuno investire nella realizzazione di una rete di ricarica elettrica ad alta potenza lungo l'asse autostradale, destinata alla ricarica rapida dei veicoli.

Tutti i principali costruttori di mezzi pesanti producono ormai camion elettrici a batteria, in grado di sostituire agevolmente i mezzi diesel anche nel trasporto a lunga percorrenza. Parallelamente, l'Unione europea promuove la realizzazione di aree di ricarica lungo i principali corridoi europei, rendendo già oggi possibile il trasporto merci interamente elettrico da Gibilterra alla Svezia fino a Istanbul. L'obiettivo dovrebbe essere quello di fare in modo che, entro tre anni, l'80% dei camion in transito attraverso il Brennero sia a trazione elettrica. A tal fine sarà necessario realizzare molte nuove aree di ricarica con una potenza nell'ordine dei megawatt per ciascun punto di erogazione. L'azienda altoatesina Alpitronic, leader del settore, è in grado di fornire l'infrastruttura necessaria, mentre

l'energia elettrica potrebbe essere prodotta nella nostra regione. In prospettiva, il traffico lungo l'asse del Brennero potrà essere alimentato dall'energia idroelettrica prodotta localmente e supportato da infrastrutture di ricarica sviluppate in Alto Adige. L'area di parcheggio Sadobre rappresenta il luogo ideale per la ricarica dei mezzi pesanti prima della salita verso il valico del Brennero.

L'innovazione è spesso trainata dagli incentivi economici. I privati sono particolarmente sensibili alle variazioni dei costi, e lo sono ancor più le imprese di autotrasporto. Per favorire la transizione verso la mobilità elettrica, sarebbe opportuno esentare, per alcuni anni, i mezzi pesanti e le autovetture a trazione elettrica dal pagamento del pedaggio autostradale.

In Tirolo i camion elettrici non sono soggetti al divieto di circolazione notturna. Grazie anche a questa circostanza, è possibile ipotizzare che entro il 2030, cioè ben prima del completamento della Galleria di Base, l'80% dei mezzi pesanti in transito lungo l'asse del Brennero sarà alimentato a elettrico.

Tutto ciò premesso,

**il Consiglio della Regione autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol,
ai sensi dell'articolo 35 dello Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige/Südtirol,
fa voti al Parlamento e al Governo italiano affinché:**

1. il corridoio dell'idrogeno tra Monaco e Verona venga trasformato in un'infrastruttura di ricarica ad alta potenza per mezzi pesanti elettrici;
2. siano previste riduzioni dei pedaggi autostradali per gli autocarri e le autovetture elettrici;
3. si incentivino il passaggio all'elettrico dei mezzi pesanti.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI
Bernhard ZIMMERHOFER
Sven KNOLL
Myriam ATZ
Hannes RABENSTEINER



XVII. Gesetzgebungsperiode – 2026

Bozen, den 13. Juli 2026
Prot. Nr. 2323/2.6.2-2026-5 RegRat

Nr. 14/XVII

B E G E H R E N S A N T R A G
Mega-Lademeile für Lkws auf der A22

Die Autobahnblockade am Brenner am 30. Mai 2026 mit ca. 5.000 Bürgern, die gegen die unerträgliche Luft- und Lärmbelastung, die hauptsächlich durch Lkws verursacht wird, demonstriert hatten, hat auch tiefe politische Meinungsverschiedenheiten nördlich und südlich des Brenners offengelegt.

Wie kann also eine einvernehmliche Lösung des Problems aussehen? Die Eröffnung des BBT liegt noch in weiter Ferne und es ist noch nicht sicher, wie viel dieser insgesamt für eine Entlastung der Straßen sorgen wird. Die Lösung des Problems liegt in der Technik, nämlich in der Umstellung der Lkw- und Pkw-Flotte auf Elektro.

Die E-Mobilität boomt in Süd-Tirol: Erstmals sind mehr als 70 Prozent aller neu angemeldeten Autos zumindest teilweise elektrifiziert. Reine E-Autos und Plug-in-Hybride machen mittlerweile rund 32 Prozent aller Neuzulassungen aus und haben damit Dieselfahrzeuge überholt. Das Land fördert den Umstieg durch Prämien und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Wo es noch hakt, ist die Umstellung der Lkws auf Elektro. Was kann die Politik konkret tun? Hier drei Vorschläge:

- Umwandlung der Wasserstoffmeile München-Verona in eine Mega-Lademeile für Lkws
- Reduktion der Maut für Elektro-Lkws und Pkws
- Förderung der Umstellung von Lkws auf Elektro

Die von der Politik initiierte Wasserstoff-Autobahn von Verona nach München ist nicht mehr zeitgemäß und würde nur als „grüner Wasserstoff“ Sinn machen; stattdessen sollte eine Mega-Ladeautobahn für schnelles Stromladen vorangetrieben werden.

Alle großen Lkw-Hersteller haben Batterie-Lkws im Programm, mit denen man auch im Fernverkehr ohne weiteres die Diesel-Lkws ersetzen kann. Die EU fördert Ladeparks über ganz Europa, mittlerweile ist es möglich, von Gibraltar bis Schweden und weiter bis Istanbul rein elektrische Lkw-Ferntransporte zu betreiben. Ziel sollte sein, dass in drei Jahren 80 Prozent der Lkws über den Brenner elektrisch fahren. Dafür braucht es noch viele zusätzliche Ladeparks mit Ladeleistungen pro Lkw im Megawattbereich. Die Firma Alpitronic ist hier führend und kann die Infrastruktur liefern. Der notwendige Strom käme aus der Region. Zukünftig soll der Verkehr mit unserer Wasserkraft über

den Brenner fahren, mit Ladeinfrastruktur aus Süd-Tirol. Der Parkplatz der Sadobre ist ideal zum Laden vor dem großen Anstieg.

Innovation findet oft über den Geldbeutel statt. Jeder Private reagiert sehr feinfühlig auf Kostenänderungen, noch viel mehr die Speditionsunternehmen. Als Unterstützung des Umstiegs auf Elektro sollte die Maut für Elektro-Lkws und Pkws für einige Jahre ausgesetzt werden.

Nord-Tirol hat kein Nachtfahrverbot für Elektro-Lkws. Zusammen mit diesem Fakt wird es möglich sein, 80 Prozent der Lkws auf der Brennerroute im Jahr 2030 elektrisch fahren zu lassen, also noch vor der Verwirklichung des BBT.

All dies vorausgeschickt,

**richtet der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol/Alto Adige
gemäß Artikel 35 des Autonomiestatuts einen Begehrensantrag
an das italienische Parlament bzw. an die Regierung, auf dass:**

1. die Wasserstoffmeile München-Verona in eine Mega-Lademeile für Lkws umgewandelt wird;
2. die Maut für Elektro-Lkws und Pkws reduziert wird;
3. die Umstellung von Lkws auf Elektro gefördert wird.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN
Bernhard ZIMMERHOFER
Sven KNOLL
Myriam ATZ
Hannes RABENSTEINER