



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII Legislatura – Anno 2026

Bolzano, 4 marzo 2026
prot. n. 831/2.10-2026-3 Cons.reg.
del 5 marzo 2026

Al Presidente
del Consiglio regionale
S e d e

M O Z I O N E N. 25/XVII

Chiusura della tratta ferroviaria Monaco-Rosenheim e ripercussioni sull'autostrada del Brennero

L'asse del Brennero rappresenta una delle arterie vitali più importanti per l'economia, l'export e la mobilità del nostro Paese e dell'intero spazio europeo. Attraverso l'autostrada A22 del Brennero e l'infrastruttura ferroviaria parallela viene gestita una quota sostanziale del traffico merci tra l'Italia e la Germania, nonché tra l'Europa settentrionale e meridionale. Migliaia di aziende in Alto Adige, in Trentino e in tutto il Nord Italia dipendono quotidianamente da un collegamento efficiente, stabile e affidabile lungo questo corridoio strategico.

In tale contesto, la tratta ferroviaria Monaco-Rosenheim riveste un ruolo fondamentale. Essa costituisce una sezione chiave del corridoio scandinavo-mediterraneo, di cui fa parte anche il tunnel di base del Brennero, ed è quindi strettamente legata alla funzionalità dell'intero asse del Brennero. Ciò che si verifica tra Monaco e Rosenheim non riguarda quindi solo la Baviera, ma ha un impatto diretto sull'equilibrio dei trasporti tra Germania, Austria e Italia.

L'annuncio della società ferroviaria tedesca "Deutsche Bahn" di chiudere completamente la tratta Monaco-Rosenheim dal 1° gennaio al 23 giugno 2028 a causa di estesi lavori di ristrutturazione suscita quindi grande preoccupazione. Un'interruzione completa di questa tratta per diversi mesi non avrebbe solo ripercussioni limitate al sud della Germania, ma comporterebbe conseguenze tangibili e immediate lungo l'intero asse del Brennero, con un impatto notevole sulla mobilità, l'economia e la competitività delle regioni coinvolte.

Le associazioni dell'industria e del commercio mettono in guardia relativamente alle gravi conseguenze per l'export verso l'Europa centrale. Il settore del trasporto merci e della logistica sottolinea inoltre che una chiusura totale aggraverebbe ulteriormente gli svantaggi già esistenti per la competitività del trasporto merci su rotaia rispetto a quello su gomma. Se per mesi le catene di approvvigionamento verranno trasferite su strada, un ritorno al trasporto su rotaia non è affatto scontato.

Ne deriverebbe un incremento strutturale del traffico pesante sulla A22, con un conseguente aumento delle emissioni, del rumore e dei disagi per i/le residenti lungo il tragitto dell'autostrada del Brennero. Allo stesso tempo, nel medio-lungo termine, verrebbero vanificati anche gli effetti degli ingenti investimenti pubblici finalizzati al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero, in particolare in relazione al tunnel di base. I progetti infrastrutturali strategici che mirano espressamente al trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia sarebbero compromessi nelle loro prospettive di utilizzo e redditività.

Anche la Rail Traction Company (RTC), una società controllata dalla S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. e quindi indirettamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (A22), che insieme ad aziende partner come la Lokomotion gestisce una parte consistente dei treni merci sull'asse del Brennero, ha sottolineato la gravità della situazione. I rappresentanti del settore parlano apertamente del rischio di un possibile "collasso" dell'asse del Brennero in caso di interruzione totale, soprattutto in presenza di ulteriori blocchi infrastrutturali come l'attuale cantiere del ponte Lueg.

Secondo le stime, in caso di chiusura totale, occorrerebbe rimpiazzare circa 15.000 treni merci all'anno. Nella peggiore delle ipotesi, sull'autostrada del Brennero transiterebbero oltre 700 camion in più al giorno. L'aumento del traffico e dell'inquinamento inciderebbe negativamente sulla qualità della vita per la popolazione. L'economia dovrebbe sostenere costi più elevati e tempi di trasporto dilatati a fronte di una minore sicurezza nella pianificazione.

Tutto ciò premesso,

il Consiglio della Regione autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol

esprime la sua profonda preoccupazione per le ripercussioni che il previsto blocco totale della tratta ferroviaria Monaco-Rosenheim, della durata di diversi mesi, avrebbe per i residenti e gli utilizzatori dell'autostrada del Brennero e sottolinea la necessità di tenere aperto un binario tra Monaco e Rosenheim anche durante i lavori

e impegna il suo Presidente

a trasmettere la presente mozione al Ministro dei trasporti della Germania e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dell'Italia.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI

Madeleine Rohrer
Brigitte Foppa
Zeno Oberkofler
Lucia Coppola



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – Jahr 2026

Bozen, den 4. März 2026
Prot. Nr. 831/2.10-2026-3 RegRat
vom 5. März 2026

An den Präsidenten
des Regionalrates
Im Hause

BESCHLUSSANTRAG Nr. 25/XVII Sperrung der Bahnstrecke München-Rosenheim und Auswirkungen auf die Brennerautobahn

Die Brennerachse stellt eine der wichtigsten Lebensadern für die Wirtschaft, den Export und die Mobilität unseres Landes sowie des gesamten europäischen Raums dar. Über die Brennerautobahn A22 und die parallel verlaufende Eisenbahninfrastruktur wird ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs zwischen Italien und Deutschland sowie zwischen Nord- und Südeuropa abgewickelt. Tausende Unternehmen in Südtirol, im Trentino und in ganz Norditalien sind tagtäglich auf eine effiziente, kontinuierliche und verlässliche Verbindung entlang dieses strategischen Korridors angewiesen.

In diesem Zusammenhang kommt der Bahnstrecke München-Rosenheim eine entscheidende Rolle zu. Sie stellt ein zentrales Teilstück des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors dar, zu dem auch der Brenner Basistunnel gehört, und ist somit eng mit der Funktionsfähigkeit der gesamten Brennerachse verknüpft. Was zwischen München und Rosenheim geschieht, betrifft daher nicht nur Bayern, sondern wirkt sich unmittelbar auf das verkehrliche Gleichgewicht zwischen Deutschland, Österreich und Italien aus.

Die Ankündigung der Deutschen Bahn, die Strecke München-Rosenheim vom 1. Januar bis 23. Juni 2028 aufgrund umfassender Sanierungsarbeiten vollständig zu sperren, ruft daher große Besorgnis hervor. Eine vollständige und mehrmonatige Unterbrechung auf diesem Abschnitt hätte keine bloß regional begrenzten Auswirkungen auf Süddeutschland, sondern würde entlang der gesamten Brennerachse spürbare und unmittelbare Folgen nach sich ziehen – mit erheblichen Auswirkungen auf Mobilität, Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Regionen.

Die Industrie- und Handelsverbände warnen vor schwerwiegenden Konsequenzen für den Export nach Mitteleuropa. Der Güterverkehrs- und Logistiksektor weist zudem darauf hin, dass eine vollständige Sperre die ohnehin bereits bestehende Wettbewerbsnachteile des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße weiter verschärfen würde. Werden Lieferketten über Monate hinweg auf den Straßenverkehr umgestellt, ist eine Rückverlagerung auf die Schiene keineswegs selbstverständlich.

Dies würde zu einer strukturellen Zunahme des Schwerverkehrs auf der A22 führen – mit höheren Emissionen, mehr Lärm und zusätzlichen Belastungen für die Anrainerinnen und Anrainer entlang der Brennerautobahn. Zugleich würden im mittel- bis langfristigen Zeitraum erhebliche öffentliche

Investitionen in den Ausbau der Brennerbahnachse – allen voran in den Brenner Basistunnel – in ihrer Wirkung geschwächt. Strategische Infrastrukturprojekte, die ausdrücklich auf eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene abzielen, würden in ihren Nutzungs- und Wirtschaftlichkeitsperspektiven beeinträchtigt.

Auch die Rail Traction Company (RTC), eine von S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. und damit indirekt von der Brennerautobahn AG (A22) kontrollierte Gesellschaft, die gemeinsam mit Partnern wie Lokomotion einen erheblichen Anteil der Güterzüge auf der Brennerachse betreibt, hat auf die Schwere der Situation hingewiesen. Vertreter des Sektors sprechen offen von der Gefahr eines möglichen „Kollapses“ der Brennerachse im Falle einer vollständigen Unterbrechung – insbesondere vor dem Hintergrund weiterer infrastruktureller Engpässe wie der laufenden Arbeiten an der Luegbrücke.

Schätzungen zufolge müssten im Falle einer vollständigen Sperre rund 15.000 Güterzüge pro Jahr ersetzt werden. Im ungünstigsten Fall könnte dies mehr als 700 zusätzliche Lkw pro Tag auf der Brennerautobahn bedeuten. Für die Bevölkerung würde dies mehr Verkehr, mehr Umweltbelastung und eine geringere Lebensqualität bedeuten. Für die Wirtschaft hieße es höhere Kosten, längere Transportzeiten und geringere Planungssicherheit.

All dies vorausgeschickt,

bringt der Regionalrat seine große Besorgnis über die Folgen der geplanten vollständigen und mehrere Monate andauernden Sperrung der Bahnstrecke München-Rosenheim für die Anrainer und Nutzer der Brennerautobahn zum Ausdruck und unterstreicht die Notwendigkeit, dass auch während der Bauarbeiten ein Gleis zwischen München und Rosenheim befahrbar bleibt,

und beauftragt seinen Präsidenten, diesen Beschluss dem deutschen Bundesminister für Verkehr und dem italienischen Minister für nachhaltige Infrastruktur und Mobilität zu übermitteln.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Madeleine Rohrer
Brigitte Foppa
Zeno Oberkofler
Lucia Coppola