

Beschluss des Vorstands des EVTZ „Europaregion Tirol- Südtirol-Trentino“

Sitzung vom

15/01/2018

Anwesende Mitglieder des Vorstands:

Präsident: Arno Kompatscher, Landeshauptmann
der Autonomen Provinz Bozen
Ugo Rossi, Landeshauptmann der Autonomen
Provinz Trient
Günther Platter, Landeshauptmann von Tirol,

Anwesender Schriftführer:

Generalsekretariat

Weitere Anwesende:

Christoph von Ach, Generalsekretär des EVTZ
“Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino”
Matthias Fink, EVTZ “Europaregion Tirol-
Südtirol-Trentino”
Valentina Piffer, EVTZ „Europaregion Tirol-
Südtirol-Trentino“

Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit
behandelt der Vorstand des EVTZ folgenden

GEGENSTAND

**Euregio-Strategie zur Verkehrsverlagerung:
Strategische Ziele für eine gemeinsame,
kohärente und nachhaltige Verkehrspolitik
auf der Brennerachse.**

Gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. b) sowie Art. 7 Abs. 1
lit. d) der Satzung des EVTZ bildet die
Förderung einer nachhaltigen Mobilität eines der
Ziele des EVTZ „Europaregion Tirol-Südtirol-

Deliberazione della Giunta del GECT „Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino“

Seduta del

Componenti della Giunta presenti:

Presidente: Arno Kompatscher, presidente della
Provincia Autonoma di Bolzano
Ugo Rossi, presidente della Provincia Autonoma
di Trento
Günther Platter, Capitano del Land Tirolo

Verbalizzante presente:

Segretariato generale

Presenti inoltre:

Christoph von Ach, Segretario generale del
GECT “Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino”
Matthias Fink, GECT “Euregio Tirolo-Alto
Adige-Trentino”
Valentina Piffer, GECT “Euregio Tirolo-Alto
Adige-Trentino”

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti
la Giunta del GECT tratta il seguente

OGGETTO

**Strategia dell'Euregio per il trasferimento
del traffico dalla strada alla rotaia:
Obiettivi strategici per una politica dei
trasporti comune, coerente e sostenibile
lungo l'asse del Brennero.**

Ai sensi dell'art. 5 comma 2 lett. b) nonché art. 7
comma 1 lett. d) dello Statuto del GECT il
sostegno per una mobilità sostenibile è uno degli
obiettivi del GECT “Euregio Tirolo-Alto Adige-



Trentino“, in denen der EVTZ Strategien und spezifische Projekte ausarbeiten kann.

Gemäß Art 17 (7) lit. g) der Satzung des EVTZ fasst der Vorstand Beschlüsse in allen Angelegenheiten, die nicht den anderen Organen zugewiesen sind, und trifft alle weiteren für die ordnungsgemäßen Abläufe des EVTZ erforderlichen Verfügungen.

Der Beschluss des Vorstandes des EVTZ vom 12.10.2017, Nr. 11, mit welchem das Arbeitsprogramm für das Jahr 2018 festgelegt wurde, sieht als Schwerpunkt den Themenbereich Mobilität vor, wobei konkrete Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrers von der Straße auf die Schiene in Aussicht gestellt werden.

Die Verkehrsbelastung entlang der Brennerachse ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Nach den Rekordzahlen von 2016, in welchem über 11 Millionen PKW und knappe 2,1 Mio. LKW den Brenner auf der Straße passiert haben, zeigt die Entwicklung im Jahr 2017 weiter eine stark steigende Tendenz, die zur Überschreitung der 2,2 Mio. Marke führt. Damit ist die Kapazitätsgrenze der Infrastruktur erreicht bzw. überschritten. Die daraus resultierenden Belastungen haben ein Ausmaß angenommen, welches ein gemeinsames, konsequentes, strategisches Vorgehen der Partner und die Umsetzung von Maßnahmen gemäß kurzfristigen (2020), mittelfristigen (2027) und langfristigen (2035) Zielen verlangt, um die Ziele im EU Weißbuch zum Verkehr zu erreichen.

Eine starke politische Allianz in der Euregio Tirolo-Südtirol-Trentino (Euregio) ist die Voraussetzung, um den unterschiedlichen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen in der Euregio im Zusammenhang mit dem gesundheits- und umweltverträglichen Management und der Organisation der Verkehrsflüsse über den Brenner gerecht werden zu können.

Die erforderlichen Maßnahmen haben darauf abzielen, die Lebensqualität entlang der

Trentino“, per i quali il GECT elabora delle strategie e dei progetti specifici.

Ai sensi dell'art. 17 (7), lett. g), dello Statuto del GECT la Giunta adotta ogni altro atto non riservato agli altri organi e dispone quant'altro occorra per il buon funzionamento del GECT.

La delibera della Giunta GECT del 12 ottobre 2017, n. 11, con la quale è stato definito il programma di lavoro per l'anno 2018, prevede come asse prioritario la mobilità, per la quale si prospettano delle misure concrete per il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia.

Negli ultimi anni il traffico lungo l'asse del Brennero è aumentato notevolmente. Dopo aver raggiunto cifre da record nel 2016, anno in cui oltre 11 milioni di autovetture e quasi 2,1 milioni di veicoli pesanti hanno attraversato il Brennero su strada, anche nel 2017 si registra una forte tendenza all'aumento del traffico, che potrebbe superare la soglia dei 2,2 milioni di passaggi, ossia la portata massima dell'infrastruttura. Le conseguenze hanno assunto dimensioni tali da richiedere ai soggetti coinvolti un approccio strategico condiviso e coerente e l'attuazione di interventi finalizzati al conseguimento di obiettivi a breve (2020), medio (2027) e lungo (2035) termine per poter adempiere a quanto previsto dal Libro Bianco dell'UE in materia di trasporti.

Una forte alleanza politica all'interno dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino rappresenta il presupposto per contemperare i vari interessi economici e sociali presenti nell'Euregio rispetto a una gestione e organizzazione dei flussi di traffico attraverso il Brennero che risulti sostenibile anche sotto il profilo della salute e ambientale.

Gli interventi necessari devono assicurare e migliorare nel lungo periodo la qualità della vita



Brennerroute langfristig zu sichern und zu steigern, indem die gesundheitlichen Belastungen für die Bevölkerung auf ein Minimum reduziert, die Umwelt geschützt und als Erholungsraum erhalten sowie die Sicherheit der Verkehrsinfrastrukturen garantiert werden, mit der bestehenden Straßeninfrastruktur und ohne weiteren Autobahnausbau. In diesem Sinne ist im Hinblick auf die Fertigstellung des BBT sowie der BBT-Zulaufstrecken auf eine möglichst umfassende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hinzuwirken.

Kurzfristig wirksame, einschneidende Maßnahmen zur Beschränkung des Güterverkehrs auf der Brennerachse, wie beispielsweise ein Dosiersystem werden von den Partnern der Euregio als außerordentliche - aber auf Grund der Situation erforderliche - Maßnahmen gegen Überlastung, Gefährdung der inneren Versorgungssicherheit der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino sowie zur Eindämmung von Sicherheitsrisiken angesehen und als solche in enger Abstimmung zwischen den drei Euregio-Partnern eingesetzt, in Übereinstimmung mit der europäischen und staatlichen Rechtsordnung sowie den Landesgesetzen.

Mit dem Ziel, Notmaßnahmen zur Verhinderung von Verkehrsstillständen zeitlich nach Bedarf sinnvoll einzusetzen und damit die Behinderung der Wirtschaftskreisläufe im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zu minimieren, und mit den Nachbar- und Partnerländern der EUSALP gemeinsame Lösungen für einen langfristig funktionierenden und wertschöpfenden Alpentransit zu schaffen, verpflichten sich die drei Partnerländer der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino sowohl auf technischer wie auch auf politischer Ebene zu einer noch stärkeren Abstimmung und Kooperation. Sie sprechen mit einer verantwortungsbewussten und einheitlichen Stimme gegenüber den Institutionen und Interessensträgern der verschiedenen Ebenen.

Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino verfolgt eine gemeinsame und abgestimmte

längs der Achse des Brennero, reduzierend auf ein Minimum die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung, schützend die Umwelt auch in ihrer Erholungs- und Freizeitfunktion und sicherstellend die Sicherheit der Infrastrukturen des Verkehrs durch die bestehende Straßennetzstruktur ohne Erweiterung der Autobahn. In Anbetracht der Inbetriebnahme des Tunnelbaus der Basis des Brennero und der relativen Strecken des Zugangs wird daher angestrebt, das Ziel zu verfolgen, den Warenverkehr so weit wie möglich von der Straße zum Schienenverkehr zu verlagern.

Maßnahmen, die auf die Begrenzung des Warenverkehrs auf der Brennerachse, wie zum Beispiel ein Dosiersystem, werden von den Partnern der Euregio als außergewöhnliche - aber aufgrund der Situation erforderliche - Maßnahmen gegen Überlastung, Gefährdung der inneren Versorgungssicherheit der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino sowie zur Eindämmung von Sicherheitsrisiken angesehen und als solche in enger Abstimmung zwischen den drei Euregio-Partnern eingesetzt, in Übereinstimmung mit der europäischen und staatlichen Rechtsordnung sowie den Landesgesetzen.

Zum Zweck, Notmaßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsstillständen zeitlich nach Bedarf sinnvoll einzusetzen und damit die Behinderung der Wirtschaftskreisläufe im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zu minimieren, und mit den Nachbar- und Partnerländern der EUSALP gemeinsame Lösungen für einen langfristig funktionierenden und wertschöpfenden Alpentransit zu schaffen, verpflichten sich die drei Partnerländer der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino sowohl auf technischer wie auch auf politischer Ebene zu einer noch stärkeren Abstimmung und Kooperation. Sie sprechen mit einer verantwortungsbewussten und einheitlichen Stimme gegenüber den Institutionen und Interessensträgern der verschiedenen Ebenen.

Die Euregio Tirol-Alto Adige-Trentino verfolgt eine gemeinsame und abgestimmte



Strategie zur Verminderung des Gesamtverkehrsaufkommens, zur Vermeidung des Umwegtransitverkehrs bei Gütertransporten sowie zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. In diesem Sinne wird eine maßgebliche Mauterhöhung mit messbarer Lenkungswirkung auf der gesamten Brennerachse angestrebt, unter Berücksichtigung einer einheitlichen und harmonisierten Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz des fragilen alpinen Gebietes.

Vor allem zum gegenwärtigen Zeitpunkt, nachdem die italienische Autobahngesellschaft A22 nach langen politischen Verhandlungen nunmehr für mindestens 30 Jahre vollständig öffentlich – unter Mehrheitsbeteiligung öffentlicher Körperschaften der Länder Südtirol und Trentino – geführt wird, sind die Voraussetzungen für eine zunehmend umwelt- und anrainerfreundliche Tarifpolitik in Italien geschaffen. Dadurch werden umfassende Investitionen in die Infrastruktur ermöglicht, um die Sicherheit weiter zu steigern, die Verlagerung auf die Schiene zu erleichtern sowie das Belastungsniveau zu senken.

Im Vorfeld der heutigen Vorstandssitzung sind die Landeshauptleute von Tirol, Südtirol und Trentino übereingekommen, dass sie sich gemeinsam dafür einsetzen, dass umgehend die Kapazitäten für den begleiteten Güterverkehr (RoLa) sowie den unbegleiteten Kombiverkehr besser ausgeschöpft werden, auch indem ein benutzerfreundlicheres Angebot geschaffen wird. In diesem Zusammenhang soll der Einsatz von geräuscharmem Zugrollmaterial vorangetrieben werden.

Im Sinne der gemeinsamen verbindlichen strategischen Zielsetzung dieser Prämissen fasst der Vorstand des EVTZ “Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino“ folgenden

Beschluss

Der Vorstand des EVTZ “Europaregion Tirol-

il traffico nel suo complesso, a evitare il transito di mezzi pesanti che deviano attraverso il corridoio del Brennero a causa dei minori costi di pedaggio e a trasferire il trasporto merci dalla strada alla rotaia. In tal senso si punta a un aumento dei pedaggi autostradali in grado di riorientare in maniera apprezzabile le modalità di trasporto su tutto l’asse del Brennero, anche attraverso l’applicazione coerente e armonica delle norme a tutela del fragile territorio alpino.

Soprattutto ora che è stato garantito almeno per i prossimi 30 anni, dopo lunghe trattative politiche, il permanere della società autostradale italiana A22 in mano completamente pubblica – con partecipazione maggioritaria degli enti pubblici di Alto Adige e Trentino – sussistono i presupposti per attuare una politica tariffaria sempre più improntata alla tutela dell’ambiente e della popolazione dei territori che si affacciano sull’autostrada. Ciò consentirà anche di realizzare massicci investimenti nell’infrastruttura per aumentare ulteriormente la sicurezza, favorire il trasferimento su rotaia e ridurre le conseguenze negative del traffico.

In vista dell’odierna seduta della Giunta il Capitano del Tirolo e i Presidenti delle Province Autonome di Bolzano e di Trento hanno altresì concordato di impegnarsi congiuntamente affinché sia meglio sfruttato il potenziale relativo al trasporto combinato accompagnato (RoLa) e non accompagnato, anche creando un’offerta più agevolmente fruibile. In tale contesto si intende promuovere l’impiego di materiale rotabile a bassa rumorosità.

Ai sensi degli obiettivi strategici condivisi e vincolanti di cui in premessa, la Giunta del GECT “Euregio Tirolo- Alto Adige-Trentino” approva la seguente

Delibera

La Giunta del GECT “Euregio Tirolo-Alto



Südtirol-Trentino“ bekennt sich zu einer Verkehrspolitik, die den Modal Split, bzw. das Verhältnis zwischen Gütern, die auf der Schiene und jenen, die auf der Straße transportiert werden, am Brennerkorridor zugunsten der Eisenbahn stärkt und beschließt unter Berücksichtigung der in den Prämissen angeführten Themen, die Teil dieses Beschlusses sind, die nachfolgenden politischen Maßnahmenziele:

- Verkehrsmanagement:

Die Länder der Euregio verfolgen zukünftig gemeinsam das Ziel, im gesamten Verkehrskorridor (A 12, A 13 und A 22) die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und die Versorgungssicherheit der dort lebenden Bevölkerung aufrechtzuerhalten.

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, werden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, wie z. B. die Einsetzung eines Dosiersystem für ausdrücklich zulässig erachtet.

Im Falle einer solchen Maßnahme erfolgt eine enge Abstimmung zwischen den Regionen, wobei hier die betroffenen Behörden (wie z. B. Landesverwaltungen, Polizei) frühzeitig eingebunden werden, um ebenfalls die nötigen Vorkehrungen treffen zu können, wobei eine vorhergehende Programmierung und eine effiziente Kommunikation Berücksichtigung finden. Dabei wird dem gegenseitigen Rücksichtnahmegebot besondere Bedeutung beigemessen.

Maßnahmen, deren Auswirkungen nicht die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino unmittelbar berühren, unterliegen nicht diesem Beschluss.

- Verkehrsmonitoring: Im Sinne einer transparenten und laufenden Information der Bevölkerung ist bis 2020 ein einheitliches und länderübergreifendes Überwachungssystem zur Verkehrsentwicklung und deren Auswirkungen auf der Brennerachse (Autobahn, Bundes-

Adige-Trentino” sostiene una politica dei trasporti che orienti il modal split, ossia il rapporto tra merci circolanti su strada e su rotaia, lungo il corridoio del Brennero sempre più a favore della ferrovia e delibera, considerando quanto in premessa parte integrante e sostanziale, i seguenti obiettivi politici:

- Gestione del traffico:

I tre territori dell'Euregio perseguiranno insieme l'obiettivo di garantire in tutto il corridoio (A12, A13 e A22) la sicurezza, l'efficienza e la fluidità dei trasporti nonché la sicurezza degli approvvigionamenti per la popolazione delle zone interessate.

Per evitare che si creino situazioni di pericolo a causa del traffico congestionato in giorni particolarmente critici, per esempio dopo festività o in seguito a divieti di circolazione in altre regioni o nei territori vicini, possono essere considerati ammissibili interventi volti a limitare la circolazione, come per esempio l'impiego di sistemi di contingentamento del traffico.

Nel caso si ricorra a tali interventi, i territori agiscono in stretto concerto coinvolgendo tempestivamente le autorità competenti (ad. es. Land e Province autonome, polizia) e valorizzando strumenti permanenti di programmazione preventiva e comunicazione efficace, affinché possano prendere i necessari provvedimenti. In tale contesto viene attribuita particolare importanza al principio del rispetto reciproco.

Misure che non riguardano l'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino direttamente, non soggiacciono a questa delibera.

- Monitoraggio del traffico: Per garantire una costante e trasparente informazione della popolazione, dovrà essere istituito entro il 2020 un sistema omogeneo tra tutti i territori interessati di monitoraggio dell'evoluzione del traffico e dei suoi effetti, compresi quelli relativi



/Staatsstraße, Schiene), insbesondere auch die Entwicklung der Lärmemissionen von Strasse und Schiene, unter Berücksichtigung des Projektes iMonitraf!, das Ende 2018 auslaufen wird, sowie in enger Abstimmung mit den anderen Institutionen, die entlang der Brennerachse tätig sind, wie EUSALP, BCP und das Forum für den Korridor Scan-Med einzurichten. Auf dieser Grundlage soll eine mögliche Lkw-Obergrenze bis 2020 geprüft werden, damit diese Ziele erreicht werden.

- **Verkehrssicherheit:** Um die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und die Versorgungssicherheit in den Ländern aufrecht zu erhalten, sind zudem weitere kurzfristige Maßnahmen, wie Kontrollstellen für LKW zur gesetzeskonformen Abwicklung des Verkehrs sowie zur Dosierung des Verkehrs zu nutzen, zu erweitern bzw. zu installieren.

Im Rahmen dessen verpflichtet sich die Europaregion zu gezielten Kontrollen zur Einhaltung der sozialen Standards für LKW-Fahrer, sowie der Wochenendruhezeiten.

Bis 2020 wird zu diesem Zweck auf der südlichen Anfahrt zum Brenner eine LKW-Kontrollstelle, in Anlehnung an die Erfahrungen in Tirol, eingerichtet, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

- **Güterverkehr auf der Schiene:** Der Modal Split, das Verhältnis zwischen Güterverkehr auf der Straße und Güterverkehr auf der Schiene, welcher aktuell bei 71 zu 29 Prozent liegt, ist bis zum Jahr 2027 auf ein ausgeglichenes Verhältnis und bis zum Jahr 2035 in ein umgekehrtes Verhältnis zur Ausgangslage zu bringen.

Dies bedeutet einerseits die konsequente Umsetzung einer neuen Infrastruktur (Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken) genauso wie das Setzen verkehrspolitischer Rahmenbedingungen um die Auslastung auf der Schiene bis zur Eröffnung der neuen Infrastruktur maßgeblich zu stärken, auch durch den Ausbau von koordinierten, begleitenden Maßnahmen. Dies beinhaltet zielgerichtete Maßnahmen

all'inquinamento acustico stradale e ferroviario, lungo l'asse del Brennero (autostrada, strade statali, ferrovia), con riferimento anche a quanto ad oggi elaborato dal progetto iMonitraf!, in scadenza alla fine del 2018, e in stretto coordinamento con gli altri organismi attivi sull'asse del Brennero, quali Eusalp, la BCP e il Forum del Corridoio Scan-Med. Su tali presupposti andrà esaminata entro il 2020 l'eventuale introduzione di un limite massimo per il transito dei mezzi pesanti al fine di raggiungere i predetti obiettivi.

- **Sicurezza stradale:** Per garantire l'efficienza, la fluidità e la sicurezza del trasporto su strada nonché la sicurezza degli approvvigionamenti nei territori interessati vanno utilizzate, potenziate o introdotte ulteriori misure a breve termine, come l'istituzione di punti di controllo dei mezzi pesanti per gestire il traffico conformemente alla legge ed eventualmente attivare il contingentamento.

In tale contesto l'Euregio si impegna a effettuare controlli mirati ai fini del rispetto degli standard sociali minimi per i conducenti di mezzi pesanti e dei riposi nei fine settimana.

A tale scopo entro il 2020 sarà istituito in corrispondenza dell'accesso da sud al valico del Brennero un punto di controllo dei mezzi pesanti per migliorare la sicurezza stradale, così come già sperimentato in Tirolo.

- **Trasporto merci su rotaia:** Il modal split, che attualmente è 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 significa che è necessario da un lato realizzare coerentemente la nuova infrastruttura – il tunnel di base del Brennero e le sue tratte di accesso – e dall'altro mettere in atto politiche complessive in materia di trasporti volte a incrementare massicciamente l'utilizzo della rotaia fino all'entrata in esercizio della nuova infrastruttura, anche con il rafforzamento di misure di accompagnamento coordinate. Ciò



sowohl im Bereich der Rollenden Landstraße als auch im unbegleiteten Kombiverkehr.

Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino verpflichtet sich zu einer besseren Koordinierung der Unterstützungsmaßnahmen für die verstärkte Nutzung der Schiene, auch um eine Kumulierung der Finanzhilfen, bei der die Gefahr von Strafzahlungen besteht, zu vermeiden.

Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino wird sich bei den jeweiligen nationalen Ministerien einsetzen, den Abbau nationaler Hürden im Eisenbahnverkehr zu fordern und eine Harmonisierung der Regulierungen, die im Verhältnis zur Straße eine große Wettbewerbsverzerrung darstellen, voranzutreiben.

- **Korridormaut:** Die Mautgebühren für eine Transitfahrt über den Brenner müssen jenen anderer alpenquerender Transitstrecken in ihrem Ausmaß vergleichbar sein und sollen dadurch den bestehenden Umwegtransitverkehr eindämmen, der durch die kostengünstigeren Mauttarife sowie weitere Faktoren, die LKW-Umwegverkehr anziehen würden, entsteht. Die Mautgebühren für die Überschreitung des Brenners müssen im Verhältnis zu anderen alpenquerenden Pässen angemessen sein, wobei bei der Ausarbeitung der betreffenden Rechtsnormen und deren Anwendung die Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Institutionen Berücksichtigung finden muss. Auf dem gesamten Korridor soll eine Telemautabrechnung eingeführt werden. Dabei muss der Ausweichverkehr auf das sekundäre Straßennetz (Landes- und Staatstraßen) mit begleitenden Maßnahmen unterbunden werden.

- **Umwegtransitverkehr:** Die Anzahl der Gütertransporte im Umwegtransitverkehr über die Brennerachse, ist im Vergleich zu 2017 drastisch zu reduzieren. Eine Reduzierung um ein Drittel bis 2020 wird angepeilt. Dies soll durch die Überprüfung aller mit dem Umwegtransitverkehr zusammenhängenden

comprende interventi mirati, quali gli incentivi, sia per l'“autostrada viaggiante” (RoLa) che per il trasporto combinato non accompagnato.

L'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino si impegna ad un migliore coordinamento delle misure di incentivazione all'uso della rotaia, anche al fine di evitare la creazione di cumulo, sanzionabile, degli aiuti.

L'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino si impegnerà nei confronti dei rispettivi ministeri statali per richiedere la rimozione degli ostacoli a livello nazionale che limitano il traffico ferroviario e promuovere l'armonizzazione dei regolamenti che rispetto al trasporto su strada comportano una notevole distorsione della concorrenza.

- **Pedaggio di corridoio:** Le tariffe di transito attraverso il Brennero dovranno essere in linea con quelle previste per altri valichi alpini, al fine di contribuire a limitare l'attuale volume di traffico deviato dovuto al pedaggio più favorevole nonché ad altri fattori, che attirano traffico merci deviato. I pedaggi per l'attraversamento del Brennero dovranno essere adeguati in relazione a quelli applicati su altri passi dell'arco alpino, e comunque instaurando anche le necessarie collaborazioni e il coordinamento con i competenti organismi statali, nell'ambito dell'applicazione e definizione delle specifiche normative. Lungo tutto il corridoio andrà introdotto un sistema di pagamento elettronico dei pedaggi, prevedendo, inoltre, interventi accompagnatori per impedire che la rete viaria secondaria (strade provinciali e statali) sia utilizzata al fine di eludere i pedaggi medesimi.

- **Traffico deviato:** Il numero dei mezzi pesanti che deviano attraverso il Brennero deve essere drasticamente ridimensionato rispetto al 2017 con l'obiettivo di ridurlo di un terzo entro il 2020, puntando su una verifica di tutti i fattori che possano incidere sul traffico deviato.



Faktoren erreicht werden.

- Zudem ist die interne und externe Information und Kommunikation in der Europaregion von entscheidender Bedeutung, um eine zeitgerechte und einheitliche Umsetzung der in diesem Beschluss angesprochenen Maßnahmen zu ermöglichen.

- Appare, infine, di fondamentale importanza rafforzare gli strumenti di informazione e comunicazione interni ed esterni all'Euregio, per consentire l'attuazione tempestiva e condivisa delle azioni qui concordate.

Gelesen, genehmigt und gefertigt,
der Präsident

Letto, approvato e firmato
Il Presidente

Arno Kompatscher
(mit digitaler Unterschrift unterzeichnet – sottoscritto con firma digitale)

Gelesen, genehmigt und gefertigt,
der Generalsekretär

Letto, approvato e firmato
Il Segretario generale

Christoph von Ach
(mit digitaler Unterschrift unterzeichnet – sottoscritto con firma digitale)