



**DIE ZENTRALSCHWEIZER REGIERUNGSKONFERENZ
DAS LAND TIROL
LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES
DIE AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL
LA REPUBBLICA E CANTONE TICINO
LA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**

**Resolution der Alpenregionen zur Konkretisierung der
gemeinsamen Verkehrsstrategie**

**Résolution des Régions alpines pour la définition d'une
stratégie commune en matière de transport**

**Risoluzione delle regioni alpine a favore di una comune
strategia dei trasporti**

Luzern, 2. November 2016



Seit seiner Gründung im Jahr 2005 konnte sich das iMONITRAF! Netzwerk als gemeinsame Stimme der Alpenregionen für eine nachhaltige Verkehrspolitik etablieren. Die politische Resolution von Lyon (2012) definiert gemeinsame Eckpunkte für ein nachhaltiges Verkehrssystem im Alpenraum. Diese Resolution wurde von den ursprünglichen Partnern des iMONITRAF! Netzwerks unterzeichnet: von der Region Auvergne Rhône-Alpes, der autonomen Provinz Bozen-Südtirol, der autonomen Region Aostatal, der Region Piemont, dem Kanton Tessin, der Zentralschweizer Regierungskonferenz sowie dem Land Tirol. Zudem hat die autonome Provinz Trentino die Resolution unterzeichnet und ist im Jahr 2013 dem Netzwerk beigetreten.

Aufbauend auf dieser gemeinsamen iMONITRAF! Resolution, die am 31. Mai 2012 in Lyon unterzeichnet wurde, bestätigen die Partnerregionen erneut **ihr Engagement zur Umsetzung einer ambitionierten und beispielhaften Verkehrspolitik für den Alpenraum und zur Stärkung der harmonisierten Vorgehensweise.**

Dès sa création en 2005, le réseau iMONITRAF! a permis aux Régions alpines de parler d'une même voix en faveur d'une politique de transport durable. La déclaration politique de Lyon (2012) définit une approche commune pour un système de transport durable dans les Alpes. Elle a été signée par les membres fondateurs du réseau : la Région Auvergne Rhône-Alpes, la Province autonome de Bolzano, la Région autonome de la Vallée d'Aoste, la Région Piémont, le Canton du Tessin, la Conférence des Gouvernements de Suisse centrale, le Land du Tyrol ; en 2013, la Province de Trente a également approuvé la résolution et rejoint le réseau.

Dans le prolongement de la déclaration signée à Lyon le 31 mai 2012 et de la stratégie Transport afférente, les Régions membres réitèrent **leur engagement pour une politique de transport ambitieuse et exemplaire dans les Alpes et une harmonisation renforcée des dispositifs.**

Fin dalla sua costituzione nel 2005 la rete iMONITRAF! ha voluto parlare con una voce sola a nome delle regioni alpine, al fine di promuovere una politica dei trasporti sostenibile. La risoluzione politica di Lione (2012) definisce un approccio comune per un sistema di trasporti sostenibile nelle Alpi. La risoluzione è stata firmata dai primi partner della rete iMONITRAF!: la regione Auvergne Rhône-Alpes, la Provincia Autonoma di Bolzano, la Regione autonoma della Val d'Aosta, la Regione Piemonte, il Canton Ticino, la Conferenza dei governi della Svizzera Centrale e il Land Tirolo. Anche la Provincia Autonoma di Trento, che ha aderito alla rete nel 2013, ha approvato la risoluzione congiunta.

In seguito alla risoluzione firmata a Lione il 31 maggio 2012 e la relativa strategia dei trasporti iMonitraf!, le regioni aderenti alla rete hanno ribadito il loro **impegno a favore di una politica dei trasporti per le Alpi esemplare e ambiziosa, oltre che per il rafforzamento di un approccio armonizzato.**

1. Bestätigung der iMONITRAF! Verkehrsstrategie als Basis gemeinsamer Aktivitäten

Mit iMONITRAF haben die Alpenregionen eine gemeinsame Kooperationsform geschaffen, um die Notwendigkeit eines abgestimmten, effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems im gesamten Alpenbogen hervorzuheben. Auf Basis der Tatsache, dass die Alpenregionen besonders sensibel gegenüber negativen Auswirkungen des Verkehrs sind, wurde ein gemeinsames Verständnis von Zielstellungen und Entwicklungspfaden erarbeitet: die iMONITRAF! Verkehrsstrategie aus dem Jahr 2012 definiert dafür ein gemeinsames Zielsystem sowie gemeinsame Instrumente

- Bis 2020 sehen die Regionen die größten Herausforderungen darin, ihre Umweltziele zu erfüllen und eine 20%ige Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen (im Vergleich zu 1990). Die langfristigen Ziele (2030) beruhen auf dem Zielsystem der Europäischen Union (40% Reduzierung der CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990) und der maximalen Ausnutzung der Kapazitäten des Schienenverkehrs.
- Mehrere Instrumente wie die Harmonisierung der bestehenden Verkehrsmanagementsysteme, neue gemeinsame marktbasierende Gebühren- und Steuerungssysteme und die Rea-

1. La confirmation de la stratégie iMONITRAF! comme fondement pour des actions communes

Avec le réseau iMONITRAF!, les Régions alpines ont créé un précieux cadre de coopération qui met l'accent sur le besoin primordial d'un système de transport efficace et durable couvrant l'ensemble du massif alpin. En partant du constat de la vulnérabilité des régions alpines aux impacts négatifs du transport, une réflexion commune sur les objectifs et les moyens d'améliorer la situation s'est développée : la stratégie iMONITRAF! en matière de transport, approuvée à Lyon en 2012, a défini des cibles et des instruments communs:

- Jusqu'en 2020, les Régions font face au défi majeur d'atteindre leurs objectifs environnementaux et de réduire de 20% les émissions de CO₂ (en référence au niveau de 1990). Les objectifs à long terme (2030) correspondent aux critères de l'Union européenne (réduction des émissions de CO₂ de 40% en référence à 1990) et prévoient un usage maximal des capacités ferroviaires.
- Plusieurs instruments doivent assurer la réalisation progressive des objectifs : l'harmonisation des systèmes actuels de gestion du trafic, une approche en termes de marché com-

1. Conferma della strategia dei trasporti iMONITRAF! come base per un'azione comun

Con la rete iMONITRAF! le regioni alpine hanno creato un quadro di cooperazione privilegiata per evidenziare l'assoluto bisogno di un sistema dei trasporti efficiente e sostenibile, che copra tutta l'area alpina. Dato che le regioni alpine sono particolarmente sensibili all'impatto negativo del traffico, è stata sviluppata una comune visione degli obiettivi e della strada da seguire: la strategia dei trasporti iMonitraf! decisa a Lione nel 2012 ha definito obiettivi e strumenti comuni:

- Le regioni si trovano di fronte alla temibile sfida di dover centrare gli obiettivi ambientali, che prevedono una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ rispetto ai livelli del 1990. Gli obiettivi di lungo periodo (2030) si basano sui target dell'Unione Europea (40% di riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto ai livelli del 1990) e sul massimo utilizzo della capacità del trasporto su rotaia.
- Diversi strumenti, come l'armonizzazione dei sistemi di gestione del traffico, approcci basati sul mercato comune relativi ai pedaggi e all'organizzazione delle

lisierung neuer Schienenachsen (v.a. Schienen-Basistunnel) sollen die schrittweise Erreichung des definierten Zielsystems garantieren.

Mit der Resolution aus dem Jahr 2012 fordern die iMONITRAF! Partner die nationale und internationale Ebene zu einer beschleunigten Umsetzung der vorgeschlagenen Instrumente auf. Um den Entscheidungsfindungs- und Implementierungsprozess weiter zu unterstützen, haben die Regionen ihre Zusammenarbeit fortgesetzt und einen „iMONITRAF! Coordination Point“ eingerichtet.

2. Die Notwendigkeit zur Vertiefung konkreter Instrumente erkennen

Im Rahmen der bestehenden Vereinbarung für einen ‚Coordination Point‘ (2013-2016) haben die Alpenregionen spezifische Schritte zur Konkretisierung der gemeinsamen Verlagerungspolitik erarbeitet. Zwischen den Partnern besteht Konsens, dass die zusätzlichen Potentiale der bestehenden ordnungsrechtlichen Massnahmen in den meisten iMONITRAF! Regionen begrenzt sind. Vorschläge zur Konkretisierung der gemeinsamen Instrumente basieren auf...

- ... den Ergebnissen des iMONITRAF! Monitoring

mun de la tarification et de son pilotage, l'achèvement des principaux axes du réseau ferroviaire (tunnels de base).

Dans la précédente déclaration, les partenaires du réseau iMONITRAF! s'adressaient aux instances nationales et internationales pour accélérer la mise en œuvre des solutions proposées. Pour aller plus loin dans l'appui à la décision et la mise en œuvre, les Régions ont poursuivi leur coopération et créé un Pôle de coordination iMONITRAF!.

2. Le besoin de renforcer les instruments concrets

Conformément à l'accord en cours pour le Pôle de coordination iMONITRAF! (2013-2016), les Régions alpines ont développé un cahier des charges pour la mise en œuvre concrète d'une politique commune de report modal. Le constat partagé est que, dans la plupart des Régions, la possibilité de mesures réglementaires supplémentaires est très limitée. Les propositions spécifiques pour la définition d'instruments communs s'appuient sur...

- ...les résultats des activités d'observatoire du ré-

rotte di traffico e il completamento di nuovi assi ferroviari (per es. i tunnel di base) garantiranno il graduale conseguimento degli obiettivi stabiliti.

Con la loro risoluzione, i partner iMonitraf! lanciano una sfida al livello amministrativo nazionale ed internazionale, affinché si proceda rapidamente all'attuazione delle misure proposte. Per sostenere ulteriormente il processo decisionale e di realizzazione, le regioni hanno rafforzato la loro collaborazione istituendo iMONITRAF! Coordination Point (Punto di coordinamento iMONITRAF!).

2. Riconoscere la necessità di rafforzare strumenti concreti

In base all'attuale accordo che ha visto l'istituzione del Coordination Point (2013-2016), le regioni alpine hanno sviluppato azioni specifiche per concretizzare la loro comune politica di trasporto intermodale. Esiste un consenso fra i partner sul fatto che nella gran parte delle regioni iMONITRAF! le potenzialità delle attuali misure normative sono piuttosto limitate. Le specifiche proposte per la definizione di strumenti comuni si basano sui seguenti elementi...

- ...i risultati delle attività di monitoraggio iMONI-

systems: aktuelle Daten machen den Handlungsbedarf deutlich: die Verlagerung auf die Schiene stagniert (außer am Gotthard Korridor) und Grenzwerte zur Luftreinhaltung werden in den meisten Regionen weiterhin überschritten,

- ...der Analyse der iMONITRAF! Partner für ein Toll Plus System: insbesondere dessen Ausgestaltung und Bedeutung für die Erreichung der Ziele der iMONITRAF! Strategie,
- ... den andauernden Erfahrungsaustausch zu Best Practice Beispielen und deren Auswirkungen, und
- ... der politischen Diskussion während des Transport Forums in Innsbruck am 24. Juni 2014 und dem runden Tisch in Bozen am 9. November 2015 zur Rolle eines Toll Plus Systems als zentrales Element der gemeinsamen Maßnahmen.

3. Vorschlag für ein Toll Plus System zur Erreichung kurzfristiger Ziele

Basierend auf den Erkenntnissen des iMONITRAF! Berichts zu Toll Plus sowie den Diskussionen dazu auf politischer Ebene stimmen die Alpenregionen darin überein, dass die Implementierung eines ambitionierten Toll Plus Systems für

seau IMONITRAF! : les données récentes confirment la nécessité d'agir car le report modal stagne (à l'exception du Gotthard) et les seuils relatifs à la qualité de l'air sont franchis dans de nombreuses régions,

- ...l'analyse des partenaires IMONITRAF! sur un système de surpéage 'Toll Plus': en particulier sa configuration et son impact pour atteindre les objectifs de la stratégie IMONITRAF!,
- ...les échanges continus en matière de bonnes pratiques et leurs effets,
- ...les discussions politiques lors du Forum Transport d'Innsbruck le 24 juin 2014 et de la Table-ronde de Bolzano le 9 novembre 2015 consacrée au « surpéage 'Toll Plus' et dispositifs communs ».

3. Un surpéage 'Toll Plus' pour répondre aux objectifs à court-terme

A partir du rapport IMONITRAF! sur le surpéage 'Toll Plus' et des échanges politiques, les Régions alpines considèrent la mise en œuvre d'un système ambitieux de redevance poids lourds comme une avancée impor-

TRAF!: dati recenti dimostrano la necessità di intervento: il passaggio al trasporto intermodale è fermo (con l'eccezione del corridoio del Gottardo) e le soglie di inquinamento dell'aria sono oltrepassate nella maggior parte delle regioni,

- ...l'analisi dei partner iMONITRAF! su un sistema Toll Plus: soprattutto la sua configurazione e l'impatto al fine di raggiungere gli obiettivi della strategia iMONITRAF!,
- ...il continuo scambio di buone pratiche e il loro impatto, e
- ...la discussione politica durante il Transport Forum di Innsbruck del 24 giugno 2014 e la tavola rotonda a Bolzano il 9 novembre 2015 sul ruolo di Toll Plus nell'ambito di un comune corredo di misure.

3. La proposta Toll Plus per raggiungere gli obiettivi di breve periodo

Sulla base delle conclusioni del rapporto iMONITRAF! su Toll Plus e delle relative discussioni politiche, le regioni alpine concordano sul fatto che l'applicazione di un ambizioso sistema Toll Plus per i mezzi pesanti sia un impor-

den Strassengüterverkehr einen wichtigen nächsten Schritt für eine gemeinsame Verlagerungspolitik darstellt.

Insbesondere stimmen die Regionen darin überein, dass ein ambitioniertes Toll Plus System die folgenden Kernelemente umfassen sollte.¹ Unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Befugnisse, werden die Regionen entweder konkrete Schritte zur Implementierung dieser Elemente unternehmen oder die nationale Ebene zu deren Umsetzung auffordern:

- Das "Plus" für die Mautgebühren sollte auf Basis der zusätzlichen Kosten im Alpenraum definiert werden (höhere Infrastruktur- und externe Sicherheits- und Umweltkosten, zusätzliche Mautgebühren in Höhe von ca. 20 €/km am Gotthard, Mont Blanc und Fréjus und ca. 25 €/km am Brenner). Diese zusätzlichen Mautgebühren können schrittweise implementiert werden, unter Berücksichtigung regionaler Charakteristika und zur Vermeidung überproportionaler wirtschaftlicher Auswirkungen.
- Ein Toll Plus System soll zur Harmonisierung der Mautgebühren zwischen den iMONITRAF! Korridoren beitragen und somit eine faire Verkehrsverteilung gewährleisten. Zeitgleich mit der Implementierung von Toll Plus sollen die na-

tante dans la mise en œuvre d'une politique commune de report modal.

Plus particulièrement, les Régions s'accordent sur une série d'éléments constitutifs d'un système ambitieux de redevance poids lourds. En fonction de leurs responsabilités législatives et réglementaires, les Régions mettront elles-mêmes en œuvre ces mesures ou pousseront le niveau national à les engager :

- La part additionnelle du surpéage 'Toll Plus' doit être définie à partir des coûts supplémentaires pour les zones de montagne (coûts d'infrastructure, coûts externes, de l'ordre de 0,20 €/km au Gotthard, Mont-Blanc et Fréjus, et de 0,25€/km au Brenner). Ces niveaux de péage peuvent être appliqués de manière progressive, en prenant en compte les caractéristiques régionales et en évitant des impacts économiques disproportionnés.
- Le surpéage 'Toll Plus' doit être un mécanisme d'harmonisation des niveaux de tarification entre les corridors du réseau iMONITRAF! afin de permettre une répartition équitable du volume des trafics. L'introduction du

tante passo avanti verso la realizzazione di una comune politica di trasporti intermodali.

In particolar modo, le regioni hanno concluso che i seguenti elementi chiave faranno parte di un ambizioso approccio Toll Plus². Tenendo conto delle diverse competenze, le regioni intraprenderanno specifiche iniziative per realizzare questi propositi oppure si appelleranno al livello amministrativo centrale perché ne sostenga la realizzazione:

- Il 'Plus' del pedaggio sarà stabilito sulla base dei costi aggiuntivi nelle aree montane (costi infrastrutturali, costi esterni, circa +20 centesimi di euro/km sui corridoi del Gottardo, Monte Bianco e Fréjus, +25 centesimi di euro/km sul corridoio del Brennero). Queste tariffe aggiuntive potranno essere introdotte gradualmente, in considerazione delle caratteristiche delle varie regioni ed evitando ripercussioni economiche sproporzionate.
- Toll Plus dovrebbe servire come meccanismo di armonizzazione delle tariffe lungo i diversi corridoi iMONITRAF! per consentire un'equa ripartizione dei volumi di traffico. Con l'introduzione di Toll Plus si dovrebbe favorire

¹ Für weitere Details siehe das angehängte Faktenblatt sowie den Bericht zu Toll Plus: <http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=HhZQtOV4zel=>

² Per ulteriori dettagli: v. la scheda allegata e i rapporti iMonitraf! su Toll Plus.

tionalen Mautsätze entlang der Korridore angeglichen werden.

- Differenzierungen der Maut müssen neue technologische Entwicklungen über die EURO-Normen hinweg aufgreifen, z.B. eine Differenzierung gemäß spezifischer CO₂-Emissionen.
- Um negative ökonomische Auswirkungen in den Alpenregionen zu vermeiden, sind besondere Regelungen für den Regionalverkehr notwendig, unter Berücksichtigung der Fahrzeuggröße und der zurückgelegten Distanz.
- Das Aufkommen sollte für konkrete begleitende Umweltmaßnahmen, intermodale Projekte oder Kompensationsmassnahmen verwendet werden, um die Qualitätsverbesserung im Schienenverkehr und den Kapazitätsausbau zu beschleunigen. Ein angemessener Anteil des Aufkommens von ca. 30-50% soll dabei an die Regionen entlang der Transitkorridore verteilt werden.

Die Implementierung dieser Elemente erfordert jedoch eine Revision der EU-Wegekosten-Richtlinie und muss zudem mit dem Landverkehrsabkommen

surpéage 'Toll Plus' doit normalement conduire à une convergence des différents niveaux de péage nationaux le long des corridors alpins.

- Les modulations des péages doivent prendre en compte des critères évolutifs et supérieurs aux normes actuelles de la classification EURO, en intégrant notamment le critère des émissions de CO₂.
- Afin d'éviter des effets économiques négatifs pour les régions alpines, des dispositions spéciales sont nécessaires en matière de transport régional au regard de la taille des poids lourds et de la distance parcourue.
- Les recettes devront être consacrées à des projets spécifiques dans les domaines de l'environnement ou de l'inter modalité pour améliorer les capacités et la qualité du réseau ferroviaire ou pour accorder des subventions à titre compensatoire en faveur du fret ferroviaire. Une juste part des recettes, de l'ordre de 30% à 50%, devra être allouée aux Régions traversées par les corridors alpins.

La mise en place de ces mesures exige une révision de la Directive Eurovignette et devra être conforme à l'accord bilatéral sur le transport terrestre entre la Suisse et

l'armonizzazione dei diversi livelli nazionali di pedaggio esistenti lungo i corridoi alpini.

- La differenziazione dei pedaggi deve tenere conto dei futuri sviluppi degli standard europei sulle emissioni (classi EURO), inclusa la differenziazione in base alle specifiche emissioni di CO₂.
- Per evitare ripercussioni economiche negative nelle regioni alpine, saranno necessari speciali provvedimenti per il trasporto regionale che tengano conto delle dimensioni dei mezzi pesanti e delle distanze.
- Gli introiti dovrebbero essere utilizzati per specifici progetti ambientali e intermodali, per migliorare la qualità e la capacità del trasporto su rotaia o per dare incentivi al trasporto ferroviario come misura compensativa. Una percentuale del 30-50% circa degli introiti dovrebbe essere assegnata alle regioni situate lungo i corridoi di transito.

L'introduzione di queste misure richiede una revisione della Direttiva Eurovignette e deve altresì rispettare l'accordo bilaterale Svizzera-UE sul trasporto via terra. Le regioni

zwischen der Schweiz und der EU vereinbar sein. Die Alpenregionen fordern daher die Europäische Kommission sowie das Europäische Parlament dazu auf, die konkreten Forderungen zur Anpassung der Richtlinie im laufenden Revisionsprozess zu berücksichtigen.³

Weiterhin fordern die Alpenregionen den ‚Follow-up Zurich Prozess‘ und die nationale Ebene dazu auf, die bestehende Wegekosten-Richtlinie vollständig umzusetzen und mögliche neue Vorgaben nach dem Revisionsprozess ebenfalls zu implementieren.

4. Die Bedeutung eines Toll Plus Systems im gemeinsamen Regulativ

Ein ambitioniertes Toll Plus System unterstützt den bestehenden Maßnahmenmix. Zur Optimierung des gesamten Regulativ sind aus Sicht der Alpenregionen die folgenden Weiterentwicklungen/Anpassungen notwendig:

- Nachfahrverbote sowie Verbote für schadstoffreiche Güterfahrzeuge müssen bestehen bleiben, die letztgenannten sollen dynamisch weiterentwickelt

l'Union européenne. Les Régions alpines sollicitent la Commission et le Parlement européens pour prendre en compte les ajustements proposés dans le cadre du processus de révision de la Directive Eurovignette.

De plus, les Régions alpines lancent un appel au Suivi de Zurich et aux Etats pour que les dispositions actuelles de la Directive Eurovignette, et les dispositions nouvelles que pourrait introduire le processus de révision, soient intégralement adoptées.

4. Intégrer le surpéage ‘Toll Plus’ dans un ensemble de dispositifs communs

Un système ambitieux de surpéage ‘Toll Plus’ doit venir en soutien aux dispositifs existants. Pour donner toute leur efficacité à l'ensemble des mesures communes, les Régions alpines proposent d'intégrer le surpéage ‘Toll Plus’ aux mesures existantes, aux niveaux national et régional, de la manière suivante :

- Maintien des interdictions de circulation de nuit pour les poids-lourds et des interdictions concernant les poids-lourds les plus polluants, sachant que pour

alpine si rivolgono quindi alla Commissione Europea e al Parlamento Europeo affinché, nel corso dell'attuale processo di revisione, prendano in esame le modifiche proposte.

Inoltre, le regioni alpine si rivolgono al Suivi de Zurich Process e ai governi nazionali perché adottino pienamente i provvedimenti in essere e quelli che verranno introdotti nella Direttiva Eurovignette, una volta completata la revisione.

4. Integrare il Sistema Toll Plus in un corredo di misure comuni

Un ambizioso Sistema Toll Plus valorizza il complesso di misure in essere. Per ottimizzare tutto l'attuale corredo di misure, le regioni alpine propongono l'integrazione del sistema Toll Plus nell'attuale complesso di misure presenti a livello regionale e nazionale:

- I divieti di circolazione notturna per i mezzi pesanti ad alta emissione rimarranno validi e dovranno essere periodicamente adeguati allo stato

³ Spezifische Forderungen sind in beigelegten Faktenblatt formuliert.

werden, um ihre Effektivität zu gewährleisten.

- Fördermechanismen für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene unterstützen die Ziele eines Toll Plus Systems. Sie sind als kurzfristige Massnahme zu betrachten, bis ein Toll Plus System vollständig umgesetzt ist. Die Regionen Südtirol und Trentino planen die Einführung regionaler Fördermechanismen für den kombinierten Verkehr, während in der Schweiz, in Österreich und in Frankreich bereits ähnliche Mechanismen auf nationaler Ebene bestehen.
- Für Tirol ist die Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbots eine Zwischenlösung und kann abgeschafft werden, sobald auf europäischer Ebene oder entlang des Korridors eine bessere Lösung für die Verlagerung des Langstrecken-Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit vergleichbarem Effekt implementiert wird. Ein ambitioniertes Toll Plus System wird als geeignetes Instrument angesehen.
- Die Implementierung zusätzlicher Steuerungsinstrumente (wie z.B. eine Alpentransitbörse) bleibt ein langfristiges Ziel von iMONITRAF!. Der Umsetzungszeitraum muss mit der Fertigstellung der relevanten Schienen-Basistunnel

rester efficaces, les critères doivent être régulièrement ajustés à la technologie de plus haut niveau.

- Les subventions au report modal de la route vers le rail participent aux objectifs d'un système de surpéage 'Toll Plus'. Ils correspondent à une approche à court terme dans l'attente d'une mise en œuvre complète du surpéage 'Toll Plus'. Le Sud Tyrol et le Trentino envisagent de mettre en place des subventions au niveau régional, tandis qu'elles existent déjà au niveau national en Autriche, en France, ainsi qu'en Suisse.
- Pour le Tyrol, les interdictions de circulation sectorielles sont une mesure intermédiaire qui peut-être abandonnée lorsqu'un meilleur réseau européen ou qu'une solution aux effets similaires assurent, le long du corridor, le report modal de la route vers le rail pour le transport de marchandise longue distance. Un système ambitieux de surpéage 'Toll Plus' est considéré comme l'instrument le plus approprié.
- La mise en place de futurs instruments de pilotage (comme une Bourse d'échange pour les transits alpins) demeure un objectif à long terme. Cet horizon doit être en phase avec l'ouverture des tunnels de base (Gotthard,

dell'arte per essere efficaci.

- Gli incentivi al trasferimento dei trasporti da strada a rotaia sono importanti per raggiungere gli obiettivi di un sistema Toll Plus. Essi rappresentano una misura di breve periodo, fino alla piena applicazione del sistema Toll Plus. L'Alto Adige-Sudtirol e il Trentino prevedono l'introduzione di incentivi a livello regionale, mentre sono già state introdotte misure a livello nazionale in Austria, Francia e Svizzera.
- Per il Land Tirolo, il divieto settoriale di circolazione è visto come una misura intermedia che potrà essere abbandonata quando sarà disponibile un quadro europeo migliore, oppure una più efficace soluzione lungo il corridoio che garantisca il trasporto intermodale per i mezzi pesanti a lunga percorrenza, con il passaggio da strada a rotaia. Un ambizioso sistema Toll Plus è considerato uno strumento idoneo.
- L'introduzione di futuri strumenti di orientamento e direzione del traffico (come la Borsa dei Transiti Alpini) rimane un obiettivo di lungo periodo. L'orizzonte temporale deve essere coordinato con l'apertura dei tunnel di ba-

(Gotthard, Mont Cenis, Brenner) und der vollständigen Verfügbarkeit ihrer Kapazitäten koordiniert werden. Der in der iMONITRAF! Strategie festgelegte Zeithorizont 2030 bleibt weiterhin realistisch.

Die gemeinsame Stimme der Alpenregionen hat eine hohe Bedeutung für eine effektive Verkehrsstrategie. Daher wird iMONITRAF! den Implementierungsprozess der vorgeschlagenen gemeinsamen Maßnahmen weiter unterstützen. Zu diesem Zweck wird iMONITRAF! seine Aktivitäten mit anderen Akteuren, Netzwerken und Projekten auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene koordinieren.

Aus diesem Grund wird die bestehende Vereinbarung zum ‚iMONITRAF! Coordination Point‘ erneuert und für zwei Jahre verlängert.

Brenner, Mont Cenis) et la pleine utilisation de leurs capacités. L'échéance de 2030, telle que mentionnée dans la stratégie iMONITRAF! 2012 reste pertinente.

Considérant l'importance pour les Régions alpines de parler d'une seule voix pour une stratégie de transport efficace, iMONITRAF! renforcera son soutien à la mise en œuvre des mesures communes proposées. Dans cet objectif, iMONITRAF! travaillera en coordination avec les activités des autres parties prenantes, réseaux et programmes, à l'échelon régional, national et européen.

Aussi, l'accord de partenariat actuel sur le Point de coordination iMONITRAF! sera renouvelé et prolongé pour deux ans.

se (Gottardo, Brennero, Colle del Moncenisio) e la piena disponibilità della loro capacità. La data del 2030, come affermato nella strategia iMONITRAF! del 2012, rimane appropriata.

Riconoscendo l'importanza di parlare con un'unica voce a nome delle regioni alpine per un'efficace strategia dei trasporti, iMONITRAF! continuerà a sostenere il processo di attuazione delle comuni misure proposte. A questo scopo iMONITRAF! coordinerà le sue attività con altri partner interessati, reti e progetti a livello regionale, nazionale e a livello dell'Unione Europea.

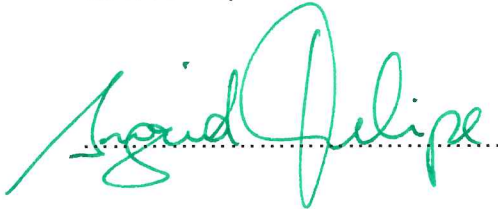
A questo fine l'attuale accordo di partnership dell'iMONITRAF! Coordination Point sarà rinnovato e prorogato per i prossimi due anni.

Luzern, den 2. November 2016

Für das Land Tirol

Ingrid FELIPE

Landeshauptmann-Stellvertreterin



.....

Für die Zentralschweizer Umweltdirektionen

Barbara BÄR

Regierungsrätin, Kanton Uri



.....

pour la Région Auvergne Rhône-Alpes

Patrick MIGNOLA

Vice-président



.....

Per la Repubblica e Cantone Ticino

Claudio ZALI

Consigliere di Stato, Direttore del Dipartimento
del territorio

.....

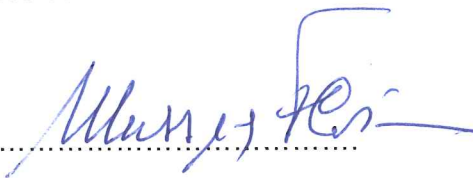
Für die Autonome Provinz Bozen-Südtirol

per la Provincia Autonoma di Bolzano

Alto Adige

Florian MUSSNER

Landesrat



.....

Per la Provincia Autonoma die Trento

Mauro GILMOZZI

Landesrat



.....

