



DREIER LANDTAG 1991 - 2016

SEDUTA CONGIUNTA
DELLE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO, DEL
LAND TIROLO E DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO (CON IL VORARLBERG
IN VESTE DI OSSERVATORE)

GEMEINSAME SITZUNG
DES SÜDTIROLER, TIROLER UND TRENTINER LANDTAGES (MIT VORARLBERG IM
BEOBACHTERSTATUS)

BESCHLUSS NR. 14

Trient, 21. April 2016

betreffend **Verkehrstrategische
Maßnahmen zur Verminderung der Luft-
und Lärmbelastung auf der
Autobahnstrecke des Brennerkorridors**

Begründung

Die Ziele einer gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino sind, den anwachsenden Straßengütertransit zu vermeiden, zu vermindern und durch konkrete Maßnahmen zu verlagern. Das Weißbuch der EU Kommission sieht eine Verlagerung von 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn und Schiff sowie mehr als 50 % bis 2050 vor. Zudem zeigt es auf, dass etwa 10% der europäischen Bevölkerung einer bedeutenden Lärmbelastung ausgesetzt ist, der durch den Eisenbahnverkehr, insbesondere jenem der Güter, hervorgerufen wird.

Die Bevölkerung entlang des Brennerkorridors ist aufgrund des hohen Durchzugsverkehrs zunehmenden Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe und der damit zusammenhängenden Überschreitung der Grenzwerte, die zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt festgelegt wurden, ausgesetzt.

Eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik muss daher auf die Umsetzung konkreter, nachhaltiger und umweltfreundlicher Maßnahmen setzen.

DELIBERAZIONE N. 14

Trento, 21 aprile 2016

riguardante le **misure strategiche
riguardanti il traffico per la riduzione
dell'inquinamento atmosferico e acustico
sulla tratta autostradale del corridoio del
Brennero**

Motivazioni

Gli obiettivi di una politica comune dei trasporti per l'Euregio Tirolo Alto-Adige Trentino prevedono di evitare l'aumento del transito delle merci su strada, anzi di ridurlo e di trasferirlo su rotaia tramite misure concrete. Il libro bianco della Commissione europea stabilisce che il 30% del trasporto di merci su strada su distanze che superano i 300 km dovrebbe avvenire con altre modalità, ad esempio per ferrovia o via nave entro il 2030, e più del 50% entro il 2050. Inoltre indica che circa il 10% della popolazione europea è esposto a un significativo inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario, in particolare quello merci.

La popolazione del corridoio del Brennero vive un disagio per le conseguenze negative del transito, come l'inquinamento acustico, e per il superamento dei parametri sulla qualità dell'aria stabiliti a tutela della salute e dell'ambiente.

Una politica dei trasporti responsabile deve dunque puntare sull'attuazione di misure concrete, sostenibili ed ecocompatibili.

Aufbauend auf den Beschlüssen des Dreier-Landtags Nr. 12 vom 29. Oktober 2009 betreffend "eine abgestimmte gemeinsame Strategie zur schrittweisen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene" sowie Nr. 17 vom 28. Oktober 2014, betreffend "Grenzüberschreitende und durch konkrete Maßnahmen verstärkte gemeinsame Strategie zur Verlagerung des Güterverkehrs auf der Brennerachse von der Straße auf die Schiene", ist es notwendig, konkrete Maßnahmen festzulegen, um kurzfristig eine Reduzierung der durch den Schwer- und den Leichtverkehr verursachten Umweltverschmutzung zu erlangen.

Das Einvernehmensprotokoll zur Führung der Brennerautobahn A22, das am 14. Jänner 2016 unterzeichnet wurde, sieht die Umsetzung der "Wegekosten-Richtlinie" vor, mit welcher die Anwendung einer euroklassenabhängigen, abschnittsbezogenen (Berggebiet, Kunstbauten usw.) und zeitlich differenzierten Maut möglich wird, mit dem Ziel, Staus zu vermeiden, die Straßensicherheit zu verbessern und die verkehrsbedingte Luft- und Lärmbelastung zu reduzieren.

Es ist notwendig, auf der Autobahn mittels Anwendung der Eurovignette ein automatisches Mauterhebungssystem einzuführen. Dies sollte für die gesamte Autobahnstrecke in den Euregioländern gelten und auf einem einzigen Durchfahrt-Erhebungssystem aufbauen.

Die Eurovignette wird in den nächsten Monaten überarbeitet. Es ist wichtig, dass die drei Länder - Tirol, Südtirol und das Trentino - soweit als möglich eine einheitliche Strategie verfolgen.

Durch die Einführung einer Eurovignette mit Mauterhöhung für den Schwerverkehr ist es möglich, die Kostenschere zwischen Straße und Schiene zu reduzieren und die notwendigen finanziellen Mittel für Umweltmaßnahmen ausfindig zu machen.

Sulla base delle deliberazioni delle tre assemblee legislative n. 12 del 29 ottobre 2009, riguardante "una strategia comune concordata per il graduale trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia", e n. 17 del 28 ottobre 2014 riguardante "una strategia comune transfrontaliera rafforzata da misure concrete per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia sull'asse del Brennero", è opportuno stabilire misure concrete per ottenere una riduzione dell'inquinamento ambientale nel breve periodo, tenendo conto del traffico sia pesante che leggero lungo il tratto autostradale del corridoio del Brennero.

Il protocollo di intesa per la concessione autostradale della A22, firmato il 14 gennaio 2016, prevede il recepimento della direttiva "Eurovignette", con la quale sarà possibile adottare pedaggi differenziati a seconda delle classi Euro dei veicoli, delle tratte specifiche (zona montana, opere d'arte ecc.) e dei periodi temporali allo scopo di limitare la congestione dell'arteria, migliorare la sicurezza stradale e ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico.

È necessario che venga implementato un sistema automatizzato di esazione del pedaggio autostradale tramite l'applicazione dell'Eurovignetta. Esso dovrebbe essere adottato sull'intera tratta autostradale che attraversa i territori dell'Euregio e possibilmente basarsi su un unico sistema di rilevamento dei transiti.

La normativa europea sull'Eurovignetta sarà revisionata nei prossimi mesi. È importante che i tre territori, Tirolo, Alto Adige e Trentino, concordino sugli aspetti strategici al fine di fare fronte comune.

L'introduzione dell'Eurovignetta, e il conseguente aumento del pedaggio per il traffico pesante, consente di ridurre la forbice dei costi oggi esistente tra gomma e rotaia e di trovare le risorse economiche necessarie a finanziare le misure ambientali.

iMonitraf!, in dem alle drei Länder der Euregio vertreten sind, hat 2014 zentrale Elemente eines Mautzusatzes, ein sogenanntes Toll Plus System aus regionaler Sicht erarbeitet: Berücksichtigung zusätzlicher externer Kosten im Alpenraum, klare Abgrenzung zwischen Infrastrukturkosten und externen Kosten, fahrleistungsabhängiger Ansatz und Anwendungsbereich, Korridoransatz- aber Harmonisierung im Blick sowie die Aufkommensverwendung.

Bezüglich der Maßnahmen für den Leichtverkehr, der für eine steigende Luftverschmutzung und Lärmbelastung verantwortlich ist, sollten die Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen durch die Einführung neuer Geschwindigkeitsbeschränkungen in Kürze auf den gesamten Autobahnabschnitt des Brenner-Korridors ausgedehnt werden.

In diesem Sinne wird der Beschluss des Südtiroler Landtages vom 12. Januar 2016, in dem das italienische Parlament aufgefordert wird, die Neue Straßenverkehrsordnung dahingehend abzuändern, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung zum Zwecke des Umwelt- und Gesundheitsschutzes ermöglicht wird, ebenfalls mitgetragen.

Es ist wichtig, dass die drei Länder weiterhin die Strategien des Grünen Brenner-Korridors "Green Corridor Brenner" unterstützen.

Was den Zuglärm anbelangt, setzt die EU-Kommission mit Durchführungsverordnung Nr. 429/2015 die Modalitäten fest, welche die Betreiber der Eisenbahninfrastrukturen anwenden müssen, um unterschiedliche Benutzungsgebühren in Bezug auf den erzeugten Lärm vorzuschreiben, damit die Nachrüstung der Eisenbahnwagen gefördert wird. Es sind dazu spezifische europäische Fördermittel vorgesehen. Daher ist es angebracht bei den zuständigen Ministerien sowie Regierungen tätig zu werden, damit Initiativen zur Reduzierung des vom Eisenbahnverkehr verursachten Lärm zu ergriffen werden.

iMonitraf!, nel quale sono rappresentati i tre Länder dell'Euregio, ha elaborato nel 2014 i principali elementi per un pedaggio supplementare, il cosiddetto sistema Toll Plus dal punto di vista regionale: valutazione dei costi ambientali nell'area alpina, netta distinzione tra costi dell'infrastruttura e costi esterni, approccio dipendente dalla distanza e campo di applicazione, approccio per corridoio senza perdere di vista l'armonizzazione come gestione delle entrate.

Per quanto riguarda le misure da adottare per il traffico leggero, che ha un impatto crescente sulla qualità dell'aria e rumore sul livello acustico, è auspicabile che le misure di riduzione delle emissioni, ottenibili regolamentando i limiti di velocità, possano a breve essere estese a tutto il tratto autostradale del corridoio del Brennero.

In tal senso si intende anche promuovere presso il Governo italiano quanto deliberato dal Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano il 12 gennaio 2016, vale a dire l'invito al Parlamento italiano a modificare il Nuovo codice della strada prevedendo la possibilità di una regolamentazione della velocità per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente.

È importante che i tre territori continuino a sostenere le strategie del "Green Corridor" del Brennero.

Per quanto riguarda il rumore ferroviario il Regolamento di esecuzione della Commissione UE n. 429/2015 stabilisce le modalità che i gestori della infrastruttura ferroviaria devono seguire per imporre canoni di accesso differenziati in funzione del rumore prodotto per favorire l'ammodernamento dei carri ferroviari. Sono previsti a questo scopo specifici finanziamenti europei e quindi è opportuno intervenire presso i competenti Ministeri ed i Governi in modo che vengano avviate iniziative volte alla riduzione del rumore provocato dal traffico ferroviario.

Die Aktionsgruppe 4 Mobilität der Makroregion EUSALP, die von der EUREGIO geleitet wird und in der die Region Veneto und der Freistaat Bayern vertreten sind, hat sich prioritär für die Schwerpunkte „Ausgestaltung der Maut und Verkehrsverlagerung unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt“ entschieden.

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

beschließen Folgendes:

"Der Tiroler, der Südtiroler und der Trentiner Landtag fordern die jeweiligen Landesregierungen auf,

gemeinsam bei den zuständigen Ministerien aufzutreten, um umgehend die konkrete Anwendung der 'Eurovignette-Richtlinie' auf der gesamten Autobahnstrecke des Brenner-Korridors zu ermöglichen;

im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Eurovignette gegenüber der Europäischen Union eine gemeinsame Strategie zu entwickeln;

dazu auch die von iMonitraf! ausgearbeitete Strategie zur Umsetzung eines Toll Plus Systems zur Unterstützung der gemeinsamen Verlagerungspolitik für die Verkehrsverlagerung ergänzend zu verfolgen;

sowie die Aktionsgruppe 4 Mobilität der Makroregion EUSALP dahingehend zu unterstützen, damit eine gemeinsame Grundlage zur 'Ausgestaltung der Maut und Verkehrsverlagerung unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt' geschaffen werden kann;

die italienische Regierung zu ersuchen, auf der Autobahnstrecke des Brenner-Korridors in ausgewiesenen Abschnitten eine neue Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Schutzes der Gesundheit und der Umwelt zu ermöglichen;

Il gruppo di azione 4 mobilità della macroregione EUSALP, presieduta dall'EUREGIO e nel quale sono rappresentati la Regione Veneto e il Libero Stato della Baviera hanno stabilito quali punti principali prioritari "l'elaborazione del pedaggio e il trasferimento del traffico in considerazione delle conseguenze sull'ambiente".

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

deliberano quanto segue:

"Le assemblee legislative delle Province autonome di Bolzano e di Trento e del Land Tirolo invitano i rispettivi esecutivi:

a intervenire assieme presso i rispettivi Ministeri competenti al fine di rendere possibile in tempi brevi l'applicazione concreta della direttiva 'Eurovignette' sull'intera tratta autostradale del corridoio del Brennero;

a sviluppare una strategia comune nei confronti dell'Unione europea nell'ambito della prossima revisione dell'Eurovignetta;

a perseguire per questo anche la strategia elaborata da iMonitraf! per l'implementazione di un sistema Toll Plus a supporto di una politica comune per il trasferimento modale come strumento a medio termine;

così come a supportare il gruppo d'azione 4 mobilità della macroregione EUSALP affinché si possa creare una base comune per "l'elaborazione del pedaggio e il trasferimento del traffico in considerazione delle conseguenze sull'ambiente";

a sollecitare il Governo italiano affinché introduca un nuovo limite della velocità massima consentita per ragioni dipendenti dalla tutela della salute e dell'ambiente su tratte autostradali identificate lungo il corridoio del Brennero;

weiterhin die Strategien des Grünen Brenner-Korridors 'Green Corridor Brenner' voranzutreiben;

die drei Länder appellieren an ihre nationalen zuständigen Ministerien, Hinweise über die Möglichkeiten zur Einführung eines Transitverbotes für akustisch nicht sanierte Eisenbahnwagen entlang der Brennerachse zu erhalten und die Eisenbahngesellschaften bzw. die Eigentümer von Eisenbahnwagen anzuhalten, damit diese sich rechtzeitig einsetzen, um Europäische Fördermittel für die Umrüstung der Güterzugwagen effizient zu nutzen."

a continuare a sostenere la strategia del 'Green Corridor del Brennero';

le tre Province sollecitano i Ministeri nazionali competenti per avere indicazioni sulle possibilità per l'introduzione di un divieto di transito lungo l'asse del Brennero per i carri ferroviari acusticamente non risanati e di contattare le imprese ferroviarie ovvero i proprietari di carri ferroviari affinché si attivino per richiedere i fondi Europei entro i termini previsti per l'adeguamento dei carri ferroviari in modo efficiente."

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 14 in der gemeinsamen Sitzung vom 21. April 2016 in Trient merheitlich 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 21 aprile 2016 a Trento, la presente deliberazione n. 14 a maggioranza.

DER PRÄSIDENT
DES TIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DELLA
DIETA REGIONALE DEL TIROLO

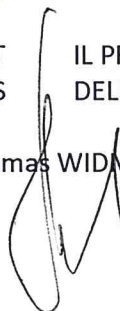
DDr. Herwig VAN STAA



DER PRÄSIDENT
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

dott. Thomas WIDMANN



DER PRÄSIDENT
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Bruno DORIGATTI

