

Nr. 15/2016

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

Sitzung vom

19/10/2016

Anwesende Mitglieder des Vorstands:

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

Anwesender Schriftführer:

Generalsekretariat

Weitere Anwesende:

Valentina Piffer, Generalsekretärin EVTZ „Europaregion
Tirol-Südtirol-Trentino“
Birgit Oberkofler Berger, EVTZ „Europaregion Tirol-
Südtirol-Trentino“
Matthias Fink, EVTZ „Europaregion Tirol-Südtirol-
Trentino“

Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit behandelt
der Vorstand des EVTZ folgenden

GEGENSTAND

Verkehrsverlagerung im Brenner-Korridor und Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbotes

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.

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

Seduta del

Componenti della Giunta presenti:

Presidente: Ugo Rossi, presidente della Provincia
Autonoma di Trento
Arno Kompatscher, presidente della Provincia
Autonoma di Bolzano-Alto Adige
Günther Platter, Capitano del Land Tirol

Verbalizzante presente:

Segretariato generale

Presenti inoltre:

Valentina Piffer, Segretario del GECT „Euregio Tirolo-
Alto Adige-Trentino“
Birgit Oberkofler Berger, GECT „Euregio Tirolo-Alto
Adige-Trentino“
Matthias Fink, GECT „Euregio Tirolo-Alto Adige-
Trentino“

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

OGGETTO

Trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia lungo il corridoio del Brennero e reintroduzione del divieto settoriale di circolazione

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.



Das Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission 2011 sieht als Ziel die Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs von 30% bis 2030 und 50% bis 2050 vor. Eine wesentliche Maßnahme dazu stellt der Bau des Brenner Basistunnels - als Herzstück der Verlagerungsinfrastruktur auf der Achse Berlin/Palermo dar. Zusätzliche Verkehrspolitische Begleitmaßnahmen sieht der Aktionsplan Brenner 2009 vor.

Der Brenner Korridor ist von besonderer europäischer Bedeutung, zumal das Gütervolumen am Brenner höher als das Aufkommen an allen französisch-italienischen Alpenkorridoren und auch höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz zusammen ist. Der Brennerpass wird jährlich von über 2 Mio Lkw befahren. Der Brenner weist auch ein hohes Verlagerungspotential auf, da 93% des Straßengüterverkehrs längere Fahrtstrecken als 300 km aufweisen.

Die fehlende Harmonisierung der Lkw-Mauten auf den Alpenkorridoren trägt dazu bei, dass im Nord-Süd-Verkehr beträchtliche Umwege in Kauf genommen werden. Die Lkw-Maut ist am Gotthardkorridor doppelt so hoch wie am Brennerkorridor (jeweils auf einer Strecke von rund 300 km berechnet). Bei einer Routenaufteilung nach dem Bestwegprinzip (also dem Prinzip der kürzesten Wege) würden am Brennerkorridor um rund ein Drittel weniger Lkw fahren.

Aber auch entlang des Brennerkorridors differieren die Mautgebühren pro km beträchtlich: In Tirol sind sie in etwa um den Faktor 5 höher als in Südtirol und Trentino.

Neben der Errichtung der Bahninfrastruktur ist es daher auch entscheidende Aufgabe, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen, um diese Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sowie eine Reduktion des Lkw-Umwegverkehrs am Brennerkorridor zu erreichen.

Il Libro bianco sui Trasporti della Commissione europea del 2011 prevede come obiettivo il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia in misura del 30 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050. In tale contesto la costruzione del tunnel di base del Brennero, cuore dell'infrastruttura di trasferimento sull'asse Berlino/Palermo, rappresenta un intervento fondamentale. Ulteriori misure di accompagnamento nell'ambito della politica dei trasporti sono contenute nel Piano d'azione Brennero 2009.

Il corridoio del Brennero riveste particolare importanza a livello europeo poiché il volume delle merci che passano da questo valico supera sia quello complessivo che transita lungo i corridoi alpini al confine italo-francese sia il volume totale del traffico merci che attraversa la Svizzera. Il passo del Brennero viene percorso ogni anno da oltre 2 milioni di veicoli pesanti e presenta un notevole potenziale di trasferimento, dato che il 93 % del trasporto merci su strada riguarda tratte superiori ai 300 km.

La mancata armonizzazione dei pedaggi per i TIR lungo i corridoi alpini fa sì che in molti casi gli autotrasportatori preferiscano affrontare tratte assai più lunghe, ma meno costose. Il pedaggio per i TIR sul corridoio del Gottardo, ad esempio, costa il doppio rispetto a quello previsto lungo il Brennero (calcolando un percorso di circa 300 km). Se il traffico si ripartisse in base al principio del percorso migliore (cioè quello più breve) il corridoio del Brennero vedrebbe calare l'afflusso di veicoli pesanti di circa un terzo.

Ma anche qui i pedaggi autostradali differiscono notevolmente: in Tirolo sono cinque volte più alti che in Alto Adige e in Trentino.

Accanto alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria è dunque altrettanto decisivo adottare le opportune misure in materia di politica dei trasporti per sostenere l'obiettivo del trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e ridurre il transito di quei TIR che optano per il corridoio del Brennero, ancorché più



Der Dreierlandtag hat sich bereits mehrfach für die Beschränkung der Transitfahrten und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene als Ziele der Tiroler Verkehrspolitik ausgesprochen, zuletzt in Schwaz mit Beschluss Nr. 17 vom 28.10.2014. Darin werden unter anderem das Toll+System und das sektorale Fahrverbot als Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung angeführt.

Am 31.7.2015 fand in Bozen ein Treffen der für die Verkehrsverlagerung zuständigen Mitglieder der drei Landesregierungen statt, in dessen Rahmen die Planungen für die Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbots in Tirol vorgestellt und besprochen wurden sowie gemeinsame Vorsprachen bei der EU-Kommission vereinbart wurden.

Der Vorstand des EVTZ hat am 18.11.2015 einstimmig beschlossen, die Koordinationsstelle Gütertransport der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino (GT EUREGIO), bestehend aus einer politischen Ebene, gebildet durch die drei zuständigen MobilitätslandesrätInnen, und einer operativen Ebene, bestehend aus BeamtInnen der beiden Provinzen und des Landes Tirol der Euregio, einzurichten und die organisatorische Verbindung durch den EVTZ sicherzustellen.

Die Tiroler Landesregierung hat sich mit Regierungsbeschluss vom 22. Dezember 2015 für die Erlassung der Verordnung für ein sektorales Fahrverbot auf Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn ausgesprochen, mit der der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird (Sektorales Fahrverbot Verordnung).

Die Länder Südtirol und Trentino haben am 16.1.2016 ein Abkommen mit dem italienischen Verkehrsministerium unterschrieben, wonach die Konzession für die A22 Brenner-Autobahn für weitere 30 Jahre bei der Brennerautobahn-AG verbleibt. Die Vereinbarung ermöglicht die geplante Querfinanzierung des Baus des Brenner-Basistunnels und Steuerung der Luft- und Lärmbelastung im Sinne der Eurovignette.

lungo, solo per i minori costi di pedaggio.

Il Dreierlandtag si è già espresso più volte per una limitazione del traffico di transito e per il trasferimento dalla strada alla rotaia come obiettivi della politica dei trasporti in Tirolo, da ultimo a Schwaz con la deliberazione del 28 ottobre 2014, n. 17 che prevede tra l'altro il sistema Toll Plus e il divieto settoriale di circolazione.

Il 31 luglio 2015 si è svolto a Bolzano un incontro tra gli assessori competenti per il trasferimento del traffico, durante il quale sono stati presentati e discussi i piani per la reintroduzione del divieto settoriale di circolazione e sono stati concordati incontri congiunti con la Commissione europea.

Il 18 novembre 2015 la Giunta del GECT ha deliberato all'unanimità di nominare un Gruppo di coordinamento dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino per il trasporto merci (GT EUREGIO), strutturato in un livello politico costituito dai tre assessori responsabili per la mobilità e in un livello operativo costituito da funzionari delle Province di Trento e di Bolzano e del Land Tirolo. Il collegamento organizzativo viene garantito dal GECT.

Con delibera del 22 dicembre 2015 il Governo del Land Tirolo si è espresso a favore dell'adozione di un regolamento per il divieto di transito settoriale su determinate tratte della Inntalautobahn A12 che vieterebbe il trasporto di determinate merci sulla lunga percorrenza.

In data 16 gennaio 2016 le Province autonome di Trento e di Bolzano hanno sottoscritto un accordo con il ministero italiano dei trasporti che assegna per altri 30 anni ad Autostrada del Brennero s.p.a. la concessione per la A22. L'accordo consentirà di attuare il previsto finanziamento trasversale del tunnel di base del Brennero e l'applicazione dell'eurovignetta per il controllo dell'inquinamento ambientale e acustico.



Das Sektorale Fahrverbot war bereits von 2008 bis 2011 in Kraft und stellte keine Behinderung der Warenströme dar. Im Zeitraum 2005 bis 2010 nahm das Gütertransportvolumen – trotz Wirtschaftskrise – am Brenner (+3,5%) und in der Schweiz (+5%) zu, während es an den italienischen und französischen Alpenübergängen zu Rückgängen kam. Auf der Straße gab es am Brenner spürbare Abnahmen und auf der Schiene beachtliche Zuwächse. Das Sektorale Fahrverbot führt somit zu einer – auch von der europäischen Verkehrspolitik angestrebten – Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene. Der Anteil der Bahn konnte am Brenner auf 36 % erhöht werden. Nach der Aufhebung des Sektoralen Fahrverbotes durch den EuGH im Dezember 2011 ging der Bahnanteil auf 28 % (2014) zurück, obwohl 2012 die Neubaustrecke im Unterinntal eröffnet wurde.

Wir schätzen die intensiven Bemühungen der Europäischen Kommission zum Schienen-Infrastrukturausbau sowie zur Verbesserung der Interoperabilität und Liberalisierung im Eisenbahnverkehr. Aus den oben angeführten Erfahrungen und aufgrund der aktuellen Entwicklungen kommen wir jedoch zum Schluss, dass die bisherigen Bestrebungen der EU zur Stärkung der Schiene und möglichen Umweltmaßnahmen nicht ausreichen, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Wie bereits in dem von den drei Landeshauptleuten und den drei zuständigen Regierungsmitgliedern der Euregio unterzeichneten Dokument dargelegt, das am 20.3.2015 an Frau Kommissarin Bulc übergeben wurde, werden rechtliche Rahmenbedingungen von der EU und ihren Mitgliedsstaaten für eine schrittweise Umsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen und der Verkehrsverlagerung benötigt. Erst die erkennbare schrittweise Verlagerung des Straßengüterfernverkehrs auf die Schiene rechtfertigt letztendlich die hohen Infrastrukturinvestitionen und sichert die Aufrechterhaltung der Lebensqualität für die Bevölkerung und den Erholungsraum für die Touristen entlang des Brenner Korridors.

Il divieto settoriale di circolazione era già stato in vigore dal 2008 al 2011 senza creare ostacoli ai flussi commerciali. Nel periodo 2005-2010 nonostante la crisi economica il volume del trasporto merci era infatti cresciuto del 3,5% al Brennero e del 5% in Svizzera, mentre aveva subito una contrazione ai valichi alpini tra Italia e Francia. Il valico del Brennero aveva registrato una sensibile riduzione del trasporto su strada e un notevole incremento di quello su rotaia. Il divieto settoriale di circolazione si traduce quindi in un trasferimento su rotaia del traffico merci a lunga percorrenza – orientamento auspicato anche dalla politica europea dei trasporti. Nel periodo in esame la percentuale del trasporto su rotaia transitato attraverso il valico Brennero era aumentato fino al 36% del volume totale; dopo l'abolizione del divieto settoriale di circolazione da parte della Corte di giustizia europea nel dicembre 2011 la percentuale del traffico su rotaia è calata al 28% (2014) nonostante l'apertura del nuovo tratto nella bassa Valle dell'Inn nel 2012.

Apprezziamo il grande impegno della Commissione Europea volto all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria nonché al miglioramento dell'interoperabilità e alla liberalizzazione del traffico ferroviario. Tuttavia le esperienze sopra illustrate e gli attuali sviluppi ci inducono a concludere che gli sforzi messi in campo finora dall'UE per il potenziamento del trasporto su rotaia per la tutela dell'ambiente non sono sufficienti per raggiungere gli obiettivi fissati.

Come già esposto nel documento sottoscritto dai presidenti dei tre esecutivi e dagli assessori competenti dei tre territori dell'Euregio e consegnato il 20 marzo 2015 alla Commissaria signora Bulc, è necessario che l'UE e i suoi Stati membri predispongano un quadro giuridico atto a garantire una graduale realizzazione di equa concorrenza e l'attuazione del trasferimento strada/rotaia. Soltanto un percepibile ancorché graduale trasferimento su rotaia del traffico merci stradale può giustificare in ultima analisi gli elevati investimenti infrastrutturali e assicurare il mantenimento di una buona qualità di vita alla popolazione che vive lungo il corridoio del Brennero e un ambiente rigenerante ai turisti che lo frequentano.



Aufgrund der Erfahrungen mit der erstmaligen Einführung des Sektoralen Fahrverbotes im Jahre 2008 sowie der aktuellen Verkehrsentwicklung wurde von der Tiroler Landesregierung in den Jahren 2014 und 2015 ein umfangreiches Maßnahmenpaket ausgearbeitet. Neben zeitlich gestaffelten erweiterten Euroklassenfahrverboten sowie Mobilitäts- und Umrüstprogrammen wurde bereits im November 2014 das permanente Tempo 100 auf Teilbereichen der A12 eingeführt. Das Tempolimit stellt als gelinderes Mittel eine wesentliche Voraussetzung für eine Wiedereinführung des Sektoralen Fahrverbotes dar. Dabei wurden zahlreiche Alternativmaßnahmen als auch die Zeitschiene für die beabsichtigten Euroklassenverbote hinsichtlich der Eingriffsintensität geprüft.

Auf allen diesen Grundlagen wurden politische Gespräche und Konsultationen geführt sowie das Notifikationsverfahren zur beabsichtigten Einführung des Sektoralen Fahrverbotes gestartet. In der Stellungnahme der Europäischen Kommission zum vorliegenden Verordnungsentwurf wurde eine ablehnende Stellungnahme abgegeben und insbesondere die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme in Frage gestellt.

Die Tiroler Landesregierung hat sich im Beschluss vom 15.3.2016 für das sektorale Fahrverbot mit einer modifizierten Übergangsphase ausgesprochen. Das Fahrverbot soll ab 1. Oktober dieses Jahres stufenweise in Kraft treten. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Ausnahme Euro VI vom SFV bis zum 1. Halbjahr 2018 wie folgt:
 - mit April 2018 Ende der Euro VI-Ausnahme für die erste Gütergruppe
 - mit Ende Juli 2018 Ende der Euro VI-Ausnahme für die zweite Gütergruppe
- Verbot der Euro II Solo im Sommer 2016 (3 Monate

Sulla base delle esperienze maturate con la prima introduzione del divieto settoriale di circolazione nel 2008 e alla luce dell'attuale evoluzione del traffico il governo del Land Tirolo ha predisposto negli anni 2014 e 2015 un corposo pacchetto di misure, che prevedevano oltre a un allargamento del divieto di circolazione in determinate fasce orarie per i veicoli di determinate categorie euro e a programmi di mobilità e modernizzazione, introdotti già nel novembre 2014, anche l'istituzione del limite permanente dei 100 km/h su alcuni tratti della A12, una misura soft che funge da premessa essenziale per una reintroduzione del divieto settoriale di circolazione.

Tutto ciò è stato preceduto da un'attenta verifica sia dell'efficacia di numerose possibili misure alternative che della tempistica da applicare nell'introduzione dei divieti, i cui esiti sono stati poi oggetto di colloqui e consultazioni a livello politico. Parallelamente è stata avviata la procedura di notifica del progetto di introduzione del divieto settoriale di circolazione. La Commissione europea ha espresso parere negativo in merito al progetto di regolamento mettendo in dubbio in particolar modo la proporzionalità del provvedimento.

Con deliberazione del 15 marzo 2016 il Governo del Land Tirolo si è nuovamente espresso a favore del divieto settoriale di circolazione prevedendo però una serie di modifiche nella transizione dalla vecchia alla nuova disciplina. Il divieto di circolazione entrerebbe in vigore gradualmente a partire dal 1° ottobre di quest'anno con l'adozione delle seguenti misure:

- i veicoli euro 6 sono esclusi dal divieto settoriale di circolazione (DSC) fino al 1° semestre 2018, e più precisamente:
 - fino ad aprile 2018 per il primo gruppo di merci
 - fino a fine luglio 2018 per il secondo gruppo di merci
- Estate 2016: divieto per gli autocarri senza rimorchio



nach Erlassung der Verordnung für die Erlassung von Fahrverboten für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge auf einem Abschnitt der A 12);

- Verbot Euro III SLZ mit Ende 2017;

- Verbot für transitierende Euro III Solo LKW mit Ende 2017; Ausnahmeregelung für den regionalen Kurzstrecken- und Verteilerverkehr bis Ende 2019 und Aufrechterhaltung der Förderaktion zur Anschaffung emissionsarmer Lkw und Stilllegung emissionsreicher Lkw.

Nach Einsichtnahme in die geltende Satzung und nach kurzer Besprechung

beschließt

der Vorstand des EVTZ einstimmig:

- Der EVTZ bekennt sich zu Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene, im Bewusstsein, dass dieses Ziel nur durch ein Bündel an abgestimmten Maßnahmen entlang des Brenner-Korridors umgesetzt werden kann.
- Der EVTZ unterstützt die Bemühungen, die tarifpolitischen Maßnahmen für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf der Südseite des Brennerkorridors gemäß der Vereinbarung vom 16.1.2016 zur Verlängerung der Konzession für die A22 zu setzen.
- Der EVTZ unterstützt die Bemühungen zur Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbotes in der jetzt vorliegenden Form auf einem Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn, mit der der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird (Sektorales Fahrverbot Verordnung).
- Die Koordinationsstelle Gütertransport der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino (GT EUREGIO) wird beauftragt, die EU-Kommission sowie die für

klasse euro 2 (3 mesi dopo l'adozione del regolamento sul divieto di circolazione per i veicoli pesanti inquinanti su un tratto della A12);

- da fine 2017: divieto per autoarticolati e autotreni euro 3;

- da fine 2017: divieto per gli autocarri senza rimorchio classe euro 3 in transito; fino a fine 2019: deroga per il traffico regionale di breve percorrenza e per quello di distribuzione locale e mantenimento degli incentivi per l'acquisto di autocarri a bassa emissione di inquinanti e l'eliminazione di quelli ad alta emissione.

Visto lo Statuto vigente la Giunta del GECT, dopo breve discussione

delibera

all'unanimità che:

- il GECT caldeggia il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia nella consapevolezza che tale obiettivo può essere raggiunto soltanto attraverso una serie di misure concertate che interessino il corridoio del Brennero per tutta la sua lunghezza;
- il GECT sostiene gli sforzi volti ad aumentare le misure di politica tariffaria per il traffico pesante sul tratto meridionale del corridoio del Brennero ai sensi della convenzione del 16.1.2016 sul rinnovo della concessione per l'A22;
- il GECT sostiene gli sforzi volti a reintrodurre il divieto settoriale di circolazione su un tratto della Inntalautobahn A12 che vieti il trasporto di determinate merci sulla lunga percorrenza (Ordinanza sul settoriale di circolazione);
- il Gruppo di coordinamento dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino per il trasporto merci (TM Euregio) è incaricato di informare adeguatamente



Verkehr zuständigen Ministerien in Berlin, Rom und Wien in geeigneter Weise über den Beschluss zu informieren.

- Der vorliegende Beschluss, dessen Inhalt bei der vorletzten Sitzung des Vorstands des EVTZ Europaregion abgestimmt worden ist, erlangt mit Datum vom 30.03.2016 Rechtsgültigkeit.

la Commissione europea e i Ministeri dei trasporti di Berlino, Roma e Vienna sui contenuti della deliberazione;

- sono fatti salvi gli effetti del contenuto di questa deliberazione, già concordato nella penultima seduta di Giunta del GECT Euregio, a partire dal 30.03.2016.

Gelesen, genehmigt und gefertigt,
der Präsident

Letto, approvato e firmato
Il Presidente

Ugo Rossi
(mit digitaler Unterschrift unterzeichnet – sottoscritto con firma digitale)

Gelesen, genehmigt und gefertigt,
die Generalsekretärin

Letto, approvato e firmato
Il Segretario generale

Valentina Piffer
(mit digitaler Unterschrift unterzeichnet – sottoscritto con firma digitale)