



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE



Gemeinsame Absichtserklärung

über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen zur Realisierung eines digitalen Verkehrsmanagements im Brennerkorridor

Dichiarazione di intenti

relativa all'attuazione di misure infrastrutturali e di politica dei trasporti comuni per la realizzazione di un sistema digitale di gestione del traffico nel Corridoio del Brennero

Zwischen/tra

Freistaat Bayern

Bundesland Tirol

Autonome Provinz Bozen - Südtirol /
Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige

Gemeinsame Absichtserklärung

über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen

und zur Realisierung eines digitalen Verkehrsmanagements im Brennerkorridor

Die Unterzeichnenden dieser gemeinsamen Absichtserklärung

1. nehmen Bezug auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Leitlinien der Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes;
2. nehmen Bezug auf die Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“;
3. nehmen Bezug auf die Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V);
4. nehmen Bezug auf die Richtlinie (EU) Nr. 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe;
5. nehmen Bezug auf die Gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen vom 10. Juli 2018, zur Realisierung des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer, unterzeichnet von den Infrastrukturministerien Deutschlands, Österreichs und Italiens, den Infrastrukturbetreibern DB AG, Österreichische Bundesbahnen und Rete Ferroviaria Italiana, sowie dem Freistaat Bayern, den Autonomen Provinzen Bozen und Trient sowie der Region Veneto;
6. nehmen Bezug auf die Vereinbarungen des Berliner 10-Punkte-Plans von 25.07.2019, insbesondere auf den Punkt 3 „Intelligentes LKW-Leitsystem 2.0“, in welchem eine enge Kooperation vereinbart wurde, um die verkehrlichen Auswirkungen auf das im Rahmen der Maßnahme

Dichiarazione di intenti

relativa all’attuazione di misure infrastrutturali e di politica dei trasporti comuni

per la realizzazione di un sistema digitale di gestione del traffico nel Corridoio del Brennero

I firmatari della presente dichiarazione di intenti:

1. visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;
2. visto il Regolamento (UE) n. 1153/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa (“Connecting Europe”);
3. vista la Direttiva (UE) n. 1187/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
4. vista la Direttiva (UE) n. 2284/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici;
5. vista la Dichiarazione di intenti relativa all’attuazione di misure accompagnatorie e infrastrutturali che contribuiscano alla realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T del 10 luglio 2018, sottoscritta dai ministri delle infrastrutture e dei trasporti di Germania, Austria e Italia, dai gestori dell’infrastruttura DB AG, Österreichische Bundesbahnen e Rete Ferroviaria Italiana nonché da Freistaat Bayern, Provincia autonoma di Bolzano, Provincia autonoma di Trento e Regione Veneto;
6. visti gli accordi del piano in 10 punti di Berlino del 25.07.2019, in particolare il punto 3 sul sistema intelligente di routing dei mezzi pesanti 2.0, nel quale si concorda di attivare una stretta collaborazione allo scopo di ridurre al minimo, compatibilmente con le condizioni del provvedimento,

unvermeidliche Minimum zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrs- und Versorgungssicherheit am Brenner-Korridor zu gewährleisten;

7. sind überzeugt, dass die Realisierung des gesamten TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer von Helsinki bis Valletta, insbesondere der Bau des Brenner-Basistunnels und seiner Zulaufstrecken, ein unverzichtbares Kernelement einer umfassenden Verkehrspolitik darstellt, die auf Nachhaltigkeit gerichtet ist und im Einklang mit den Absichten der Europäischen Union zur Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes steht;

8. begrüßen die dauerhafte Unterstützung dieses vorrangigen TEN-V Vorhabens durch die Europäische Kommission, zuletzt durch das „Connecting Europe Facility“-Programm für den Zeitraum von 2021 bis 2027, wodurch Beträge mit einer Gesamtsumme in Höhe von 25,81 Milliarden Euro für TEN-V Projekte in den EU Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellt werden;

9. stellen fest, dass auf Grundlage vorgenannter Verordnung (EU) Nr. 2021/1153 unter anderem Maßnahmen in Bezug auf eine intelligente, interoperable, nachhaltige, und sichere Mobilität förderfähig sind und bezogen auf den Straßenverkehr insbesondere neue Technologien und Innovation sowie Systeme für Telematikanwendungen wie intelligente Verkehrssysteme gefördert werden;

10. teilen die Ansicht, dass dieses transeuropäische Verkehrsprojekt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt im Brennerkorridor stärkt und zu positiven Effekten für das Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung sowie zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit führt;

11. unterstreichen die Bedeutung des Brennerkorridors als zentralen Abschnitt des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer und insbesondere als meistgenutzten Alpenübergang zur Verbindung des südlichen und nördlichen Wirtschaftsraumes Europas; als ein Kernelement der europäischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik entfaltet der Brennerkorridor seine verkehrlichen Wirkungen und seinen wirtschaftlichen Nutzen weit über die Projektgrenzen hinaus;

l'impacto sul traffico e, al contempo, di garantire la sicurezza dei trasporti e degli approvvigionamenti lungo il Corridoio del Brennero;

7. ritengono che la realizzazione dell'intero corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T da Helsinki fino a La Valletta e, in particolare, della Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso costituisca un elemento chiave irrinunciabile di una politica globale dei trasporti improntata sulla sostenibilità e conforme alle intenzioni dell'Unione europea di realizzare una rete transeuropea dei trasporti;

8. accolgono favorevolmente il supporto duraturo della Commissione europea a questo progetto prioritario TEN-T, accordato da ultimo tramite il programma "Connecting Europe Facility" per il periodo 2021-2027, con il quale sono stati messi a disposizione importi per un ammontare complessivo di 25,81 miliardi di euro destinati a progetti TEN-T negli Stati membri dell'Unione europea;

9. prendono atto che sulla base del suddetto Regolamento (UE) n. 1153/2021 possono essere promosse, tra le altre, anche misure per una mobilità intelligente, sostenibile, sicura e all'insegna dell'interoperabilità e che nell'ambito del trasporto stradale vengono incentivate in particolare nuove tecnologie, innovazioni e sistemi applicativi telematici nonché sistemi di trasporto intelligenti;

10. concordano sul fatto che questo progetto transeuropeo nel settore dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale lungo il Corridoio del Brennero e produrrà effetti positivi sotto il profilo della crescita economica, dell'occupazione e di una maggiore competitività;

11. ribadiscono l'importanza del Corridoio del Brennero quale tratto centrale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T e, soprattutto, quale valico alpino maggiormente utilizzato per collegare lo spazio economico europeo del Sud e del Nord. In quanto elemento chiave della politica europea dei trasporti e delle infrastrutture, il Corridoio del Brennero ha effetti sui trasporti e vantaggi economici che vanno ben oltre i confini dell'area del progetto;

12. halten fest, dass die Autobahnstraßeninfrastruktur, vor allem im Bereich Bozen bis Innsbruck, aufgrund des Streckenverlaufs über Brücken- und durch Tunnelbauwerke eine physikalische Kapazitätsgrenze hat und diese regelmäßig erreicht wird;

13. halten fest, dass die Verkehrsprognosen für den Brennerkorridor durchwegs ein Verkehrswachstum vorhersagen, die Wahrscheinlichkeit von Staus sich dadurch weiter erhöht und die Straßenverkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verringert wird;

14. halten fest, dass die beschränkten Kapazitäten auf dem übergeordneten Straßennetz (Autobahn) direkte Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz (Staats-, Bundes- und Landesstraßen) haben, weil sich Verkehrsströme auf das regionale und lokale Straßennetz verlagern;

15. unterstreichen in diesem Zusammenhang, dass eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wesentliche Beiträge zu den Zielen einer effektiven Emissionsreduktion und eines nachhaltigen Klimaschutzes, wie sie insbesondere auch im Pariser Abkommen über den Klimawandel vom 12. Dezember 2015 festgehalten sind, leisten kann;

16. sind überzeugt, dass lokale Notmaßnahmen helfen, die Belastung auf dem mittleren Teil des Korridors für die Bevölkerung und die Umwelt zu verringern, dieselben Maßnahmen aber auch nachteilige Auswirkungen auf die jeweils angrenzenden Regionen haben. Grenzüberschreitende, gemeinsam getragene und entwickelte Lösungen sind wesentlich effizienter, um die aktuellen Probleme zu verbessern und den anstehenden Entwicklungen zu begegnen.

17. betonen, dass durch die geplanten Infrastrukturprojekte auf der Schiene eine effiziente Verkehrsverlagerung ermöglicht wird; der alpenquerende Verkehr wird auf der Straße aber auch nach der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels und seiner Zulaufstrecken durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen gelenkt werden müssen;

18. unterstreichen, dass die Verbesserung der Lebensqualität der Menschen in den Anrainergemeinden des Brennerkorridors und auf den Zulaufstrecken ein übergeordnetes Ziel darstellt;

12. prendono atto che l'infrastruttura autostradale, soprattutto nel tratto da Bolzano a Innsbruck, ha una capacità limitata dovuta alla sua realizzazione su viadotti e in gallerie, e che tale capacità giunge regolarmente al limite;

13. prendono atto delle previsioni che confermano appieno un aumento del volume dei trasporti lungo il Corridoio del Brennero, che comporterà un conseguente innalzamento della probabilità di incolonnamenti e un abbassamento del livello di sicurezza per gli utilizzatori;

14. prendono atto che la limitata capacità della rete stradale "sovraordinata" (autostrada) ha conseguenze dirette sulla rete stradale "subordinata" (strade statali, regionali e provinciali), in quanto i flussi di traffico si trasferiscono sulla rete stradale regionale e locale;

15. sottolineano in questo contesto che un passaggio a vettori di trasporto più ecologici rappresenterebbe un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi di effettiva riduzione delle emissioni e tutela sostenibile del clima, stabiliti anche - in particolare - nell'Accordo di Parigi del 12 dicembre 2015 sui cambiamenti climatici;

16. ritengono che misure d'urgenza adottate a livello locale possano effettivamente aiutare a ridurre l'impatto sulla popolazione e sull'ambiente nel tratto centrale del corridoio, ma che producano anche effetti negativi sulle rispettive regioni confinanti. Soluzioni transfrontaliere, sostenute ed elaborate congiuntamente, sono molto più efficaci per migliorare le problematiche attuali e andare incontro agli imminenti sviluppi futuri;

17. ribadiscono che i progetti infrastrutturali pianificati per la rotaia rendono possibile uno spostamento efficiente del trasporto; tuttavia, il trasporto attraverso le Alpi dovrà comunque, anche una volta rese operative la Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso, essere regolamentato tramite misure di organizzazione dei trasporti;

18. sottolineano che il miglioramento della qualità di vita delle persone residenti nei comuni confinanti con il Corridoio del Brennero e le relative tratte di accesso rappresenta un obiettivo primario;

19. teilen die Ziele, die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, internationale und gemeinschaftsrechtliche Umweltschutzziele umzusetzen und den Alpenraum als sensible Zone im Sinne der Alpenkonvention zu schützen und gleichzeitig effiziente Mobilität anzustreben;

20. fordern die Mitgliedsstaaten entlang des Brennerkorridors auf, an den Verhandlungstisch zurückzukehren und an einer gemeinsamen Lösung der Transitproblematik im Korridor zu arbeiten;

21. verweisen in diesem Zusammenhang auf die Richtlinie 2011/76/EU, laut der die gemeinsame Verkehrspolitik sich einer Kombination von Instrumenten bedienen sollte, um die Verkehrsinfrastruktur und die Verwendung von Verkehrstechnologien zu verbessern sowie eine effizientere Steuerung der Verkehrsnachfrage zu ermöglichen, insbesondere durch die Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotte, eine effizientere Nutzung von Infrastrukturen und die Ko-Modalität. Dazu ist laut dieser Richtlinie die umfassendere Anwendung des Nutzerprinzips („Nutzer zahlt“) und die Entwicklung und Anwendung des Verursacherprinzips („Verschmutzer zahlt“) im Verkehrssektor bei allen Verkehrsträgern notwendig;

22. bekennen sich zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie einer auf Zeitfenstern basierenden digitalen Verkehrssteuerung, wonach die technische und rechtliche Machbarkeit, ein solches System einzuführen, gegeben wäre.

All dies vorausgesetzt, erklären die Unterzeichnenden einvernehmlich:

1. ihr gemeinsames Interesse, ein digitales Verkehrsmanagementsystem zu erarbeiten und geeignete abgestimmte verkehrslenkende Maßnahmen umzusetzen, um regionale verkehrslenkende Notmaßnahmen am Brennerkorridor, wie die Dosiermaßnahmen in Kufstein, zu erübrigen;

2. dass ein digitales Verkehrsmanagementsystem mindestens die verpflichtende, unentgeltliche Buchung von Zeitfenstern (Slotsystem) für den alpenquerenden Schwerverkehr auf den Autobahnen des Brennerkorridors beinhaltet;

3. ihren Willen, an gemeinsamen Lösungen zum

19. condividono gli obiettivi di migliorare la qualità di vita della popolazione, di attuare gli obiettivi comunitari e internazionali di tutela dell'ambiente e di proteggere l'area alpina in quanto zona sensibile ai sensi della Convenzione delle Alpi, puntando allo stesso tempo a una mobilità efficiente;

20. esortano i Paesi membri situati lungo il Corridoio del Brennero a tornare al tavolo delle trattative e a lavorare insieme al raggiungimento di una soluzione comune per il problema del transito nel corridoio;

21. rinviando, a tale riguardo, alla Direttiva 2011/76/UE, in base alla quale una politica dei trasporti comune dovrebbe servirsi di una combinazione di strumenti al fine di migliorare le infrastrutture dei trasporti, di ottimizzare l'utilizzo di tecnologie specifiche nonché di gestire in modo più efficiente la domanda di trasporto, in particolare promuovendo il rinnovo del parco mezzi, utilizzando in modo più efficiente le infrastrutture e avvalendosi della co-modalità. A questo scopo la direttiva prevede come necessario che nel settore dei trasporti e per tutti i vettori trovino più ampia applicazione i principi del "chi usa paga" e del "chi inquina paga".

22. sostengono appieno i risultati dello studio di fattibilità condotto su una regolamentazione digitale del traffico basata su fasce orarie, in base ai quali vi sarebbero già i presupposti tecnici e giuridici per introdurre tale sistema.

Tutto ciò premesso, i firmatari dichiarano all'unanimità:

1. il proprio comune interesse a elaborare un sistema digitale di gestione del traffico e ad attuare misure di controllo del traffico adeguate e concordate, al fine di rendere superflui interventi locali di urgenza lungo il Corridoio del Brennero, come il dosaggio del traffico a Kufstein;

2. che un sistema digitale di gestione del traffico debba prevedere quantomeno la prenotazione obbligatoria e gratuita delle fasce orarie (slot) per il transito transalpino dei mezzi pesanti sulle autostrade del Corridoio del Brennero;

3. la propria volontà di lavorare a soluzioni comu-

zukünftigen Verkehrsmanagement auf Grundlage der jeweiligen Kapazität der Infrastruktur für Güterverkehr im gesamten Brennerkorridor zu arbeiten, welche die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger erhöhen, die negativen Umweltauswirkungen im Alpenraum verringern, den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit sowie die Versorgungssicherheit sicherstellen bzw. erhöhen sowie die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer verbessern;

4. ihre Absicht, gemeinsam auf technischer und rechtlicher Ebene die Ergebnisse der obengenannten Machbarkeitsstudie des Landes Südtirol zu vertiefen und zu optimieren, um in weiterer Folge ein Projekt für eine Pilotphase am Brennerkorridor auszuarbeiten;

5. ihre Absicht, den nationalen Transport- und Infrastrukturministerien sowie der Europäischen Kommission den Vorschlag eines solchen Pilotprojektes zu unterbreiten, mit dem Ziel, die Mitgliedsstaaten zu überzeugen, die rechtliche Grundlage in Form einer zwischenstaatlichen Vereinbarung zur gemeinsamen Umsetzung einer digitalen Verkehrssteuerung im Brennerkorridor zu schaffen;

6. ihren Willen, ein einführungsreifes Verkehrsmanagementsystem selbstständig oder mit Unterstützung der Nationalstaaten zu entwickeln und dessen Einführung voranzutreiben;

7. ihre Absicht, die betroffenen Infrastrukturbetreiber in die Ausarbeitung eines solchen Pilotprojektes miteinzubeziehen, um alle technischen Notwendigkeiten zu prüfen und deren Installierung zu projektieren sowie die Autobahnbetreiber aufzufordern, die erforderliche technische Ausstattung zur Verkehrsdatenerfassung sowie zur Verkehrsinformation und -beeinflussung, gemäß Berliner 10-Punkte-Plan (Punkt 3 Intelligentes Lkw-Leitsystem 2.0) umgehend umzusetzen;

8. die Notwendigkeit, ein Verkehrsmanagementsystem in seiner Anwendbarkeit für die verladende Industrie und die Fuhrunternehmen so einfach wie möglich zu gestalten;

9. die Notwendigkeit, durch frühzeitige Information und Einbindung die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung am Korridor sowie der Transportunternehmen sicherzustellen;

ni per una gestione futura del traffico basata sulla capacità delle singole infrastrutture destinate al traffico merci lungo l'intero Corridoio del Brennero; tali soluzioni dovranno migliorare la qualità di vita della popolazione, ridurre gli effetti negativi sull'ambiente alpino, garantire il flusso, assicurare e aumentare la sicurezza dei trasporti e degli approvvigionamenti e migliorare le condizioni di lavoro delle e dei conducenti;

4. la propria intenzione di approfondire insieme sul piano sia tecnico che giuridico i risultati del già menzionato studio di fattibilità della Provincia autonoma di Bolzano e di ottimizzarli, in modo da poter elaborare in seguito un progetto pilota per il Corridoio del Brennero;

5. la propria intenzione di sottoporre ai rispettivi ministeri nazionali dei trasporti e delle infrastrutture nonché alla Commissione europea la proposta di un tale progetto pilota con l'obiettivo di convincere gli Stati membri a creare, tramite un accordo intergovernativo, la base giuridica per la realizzazione congiunta di un sistema digitale di regolamentazione del traffico nel Corridoio del Brennero;

6. la propria volontà di sviluppare autonomamente o con il supporto degli Stati nazionali un sistema di gestione del trasporto pronto per essere introdotto e di promuoverne l'introduzione;

7. la propria intenzione di coinvolgere nella messa a punto di tale progetto pilota i gestori delle infrastrutture coinvolte, al fine di verificare tutti i requisiti tecnici e progettare l'implementazione, nonché di spingere i gestori delle reti autostradali a installare prontamente i dispositivi tecnici necessari per rilevare i dati e informare sul traffico nonché per regolarlo ai sensi del piano in 10 punti di Berlino (punto 3 sul sistema intelligente di routing dei mezzi pesanti 2.0);

8. che è necessario configurare la parte applicativa del sistema di gestione del traffico in modo che il suo utilizzo da parte del settore logistico e delle imprese di trasporto sia semplice e immediato;

9. che per riscuotere il consenso della popolazione residente lungo il corridoio nonché delle imprese di trasporto sono necessari una comunicazione e un coinvolgimento tempestivi;

10. ihre Absicht, die Europäische Kommission zu ermutigen, die Möglichkeiten eines angemessenen Rahmens für die Querfinanzierung oder geeignete ähnliche Maßnahmen zur Unterstützung eines grenzüberschreitenden Pilotprojektes zur digitalen Verkehrssteuerung zu prüfen;

11. ihre Absicht folgende Untersuchungen im Detail vorzunehmen und bis zum Herbst 2023 darüber zu berichten:

- Ausweitung der Kapazitätsberechnungen für die unterschiedlichen Abschnitte des Korridors in beide Fahrtrichtungen
- Definition, Prüfung und Strukturierung möglicher Abschnitte in zeitlicher und geografischer Hinsicht
- Bestimmung von Faktoren, Engpässen, Nutzergruppen und Ereignissen, welche die Regelkapazität beeinflussen
- Berücksichtigung jeweils regionaler Anforderungen an ein Verkehrsmanagementsystem
- Erforderliche Kontrolleinrichtungen zur erfolgreichen Umsetzung eines solchen-Systems
- Mögliche organisatorische Ausgestaltung und Umsetzung einer fairen Zeitfenstervergabe
- zu den oben genannten Punkten eine Konsultation mit Transportunternehmen und verladender Industrie für eine praxistaugliche Ausgestaltung des Verkehrsmanagementsystems durchzuführen;

12. die Notwendigkeit, schon vor der Etablierung des Verkehrsmanagementsystems:

- Die Kooperation und Abstimmung des Baustellenmanagements durch die betroffenen Infrastrukturbetreiber von Straße und Schiene zu verbessern
- Den Austausch aller Dienststellen, insbesondere Polizei, Behörden und Infrastrukturbetreiber im Bereich des Korridors im eigenen Wirkungsbereich und im Wirkungsbereich der Nationalstaaten zu vertiefen;

13. den Prozess und seine Umsetzung aktiv an die europäischen Institutionen zu kommunizieren sowie die gewonnenen Erkenntnisse unseren Partnern (AGB, BCP, EUSALP, iMonitraf! ...) in Europa zur Verfügung zu stellen;

14. die Ergebnisse der Untersuchungen, des daraus folgenden Pilotprojektes sowie die schlussendliche Umsetzung basierend auf den Zielsetzungen, regelmäßig zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Diese Evaluierung und Weiterentwicklung soll

10. la propria intenzione di invitare la Commissione europea a verificare l'esistenza di condizioni quadro adeguate per un finanziamento trasversale o per misure analoghe a supporto di un progetto pilota transfrontaliero per la regolamentazione digitale del traffico;

11. la propria intenzione di procedere alle seguenti indagini di approfondimento e di fornire il relativo resoconto entro l'autunno del 2023:

- ampliamento dei calcoli della capacità dei diversi tratti del corridoio in entrambe le direzioni;
- definizione, verifica e strutturazione dei possibili tratti sia sul piano geografico che temporale;
- individuazione di fattori, colli di bottiglia, gruppi di utenza ed eventi che condizionano la capacità ordinaria;
- considerazione delle esigenze delle singole regioni di cui tenere conto nel sistema di gestione del traffico;
- dispositivi di controllo necessari per la realizzazione ottimale di tale sistema;
- possibilità di organizzare e implementare un sistema equo di assegnazione delle fasce orarie;
- consultazione, per gli aspetti sopra esposti, del settore logistico e delle imprese di trasporto, al fine di implementare un sistema di gestione del traffico che sia attuabile nella pratica;

12. la necessità di provvedere, già prima dell'implementazione del sistema di gestione del traffico:

- a migliorare la collaborazione e il coordinamento nella gestione dei cantieri da parte dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- a incrementare l'interazione tra tutti i servizi coinvolti, in particolare polizia, autorità, gestori delle infrastrutture, operanti nel corridoio, sia nella propria sfera di competenza sia nella sfera di competenza dei relativi Stati;

13. di aggiornare attivamente le istituzioni europee in merito al processo e alla sua attuazione, nonché di mettere a disposizione dei nostri partner (CAB, BCP, EUSALP, iMonitraf! ...) le conoscenze acquisite;

14. di sottoporre a regolare valutazione e di perfezionare i risultati delle indagini e il conseguente progetto pilota nonché l'implementazione finale, in funzione degli obiettivi. La valutazione e il perfezionamento saranno accompagnati da evidenze

wissenschaftlich begleitet werden und unter Einbindung aller relevanten Gruppen, wie die Bevölkerung, der verladenden Industrie und der Fuhrunternehmen, erfolgen.

scientifiche e avranno luogo con il coinvolgimento di tutti i gruppi rilevanti, quali la popolazione, il settore logistico e le imprese di trasporto.



AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

Anton Mattle

Landeshauptmann von Tirol
Presidente del Land Tirol

Dr. Markus Söder

Bayerischer Ministerpräsident
Ministro presidente della Baviera

Arno Kompatscher

Landeshauptmann von Südtirol
Presidente della Provincia
Autonoma di Bolzano