



iMONITRAFI – Resolution of the Alpine regions 2020

Using new political and technological momentum to reduce the negative impacts of Alpine transit traffic

1. Introduction – iMONITRAFI is the voice of the regions

The iMONITRAFI network brings together the Alpine regions along the major transit corridors to develop joint and coordinated solutions to reduce the negative impacts of transalpine traffic. Since its implementation in 2005, iMONITRAFI is a “Best Practice” project for political involvement, for technical exchanges and networking and for giving a common voice to the Alpine regions with respect to decision making processes at national, macroregional and European level. iMONITRAFI takes a distinctive role in the governance structure: compared to other networks, it is the direct “mouthpiece” of the most affected transit regions, and partners strive at finding coordinated solutions which fit the characteristics and specific needs of the regions.

Based on the iMONITRAFI transport strategy of 2012, the regions have developed an independent form of cooperation and have developed showcases for bringing specific elements of the common strategy into action. One milestone is the Resolution on Toll Plus of 2016 which proposes specific design features for optimizing the European framework on road charging and which has become the basis for successful networking activities. Also, iMONITRAFI has built up expertise on innovative technologies and their role for long-distance freight transport – a topic that will see new dynamics with the increased efforts toward climate-neutrality at national and European level (as laid down in the European Green Deal and the European Climate Law).

Based on the results and achievements of iMONITRAFI over the last years, especially considering the successful lobbying at EU level towards a more ambitious approach in the Eurovignette Directive as well as taking into account the new challenges arising from the Corona crisis, the participating regions reiterate **their willingness to implement an ambitious and exemplary transport policy for the Alps and to strengthen a harmonized approach.**

2. Considering achievements & insights of iMONITRAFI activities 2016-2020....

Based on its political mandate, the iMONITRAFI network has, over the last four years, broadened its knowledge base for shaping effective policy frameworks for a sustainable Alpine transport system. Especially, the following outputs and achievements are recognized at the political level to provide insights for policy recommendations:

- Toll Plus study on regional transport (2017): The study highlights different options on how to deal with regional transport in the frame of an ambitious Toll Plus system and recommends an approach with differentiated toll rates according to overall travel distance

(short- and long-distance). This proposal was effectively integrated in iMONITRAFI's lobbying activities on the Eurovignette Directive and the current revision document includes a specific regulation based on this iMONITRAFI proposal.

- Report on innovative technologies and digitalization and their role for the iMONITRAFI strategy (2018): Illustrates the need for making effective use of technological change and for avoiding unwanted effects with respect to modal shift policies. The report illustrates the value added for further cooperation on new topics, especially to set the framework conditions for innovation on road and rail. The report also indicates the need for a strong differentiation of toll rates according to CO₂-standards.
- Update of Toll Plus scenarios (2019): This update highlights the impact of Toll Plus, especially regarding the corridor-wide coordination of toll rates to achieve tangible impacts. The updated scenarios illustrate that Toll Plus remains a key topic for iMONITRAFI, especially considering its new momentum to be used as instrument for triggering decarbonisation.
- Policy Scenarios 2030 (2020): The new policy scenarios for the time-horizon 2030 reflect the impacts of the new base tunnels in the reference case and several scenarios. The new tunnel capacities alone will not be sufficient to reach major modal shift and decarbonization effects. Enhanced "Modal shift" and "Technological change" scenarios highlight the value added of common approaches and show the impacts of the different policy rationales. Only the combination of both rationales will lead to considerable improvements in the evaluation scheme. At present it is still unclear what effect the Corona crisis will have on freight transport in the long term. The scenarios are only compared with each other and only on a relative level. According to our evaluation the corona effect would be the same in all scenarios and would affect the relative differences only to a small extent.

In addition, the Annual Reports of iMONITRAFI which provide insights on main activities of the network throughout the year and which give a yearly update on the network's monitoring activities are recognized as valuable output of the network. Also, the further-developed common monitoring system provides policy-relevant insights, with the new Web-GIS application (developed together with AG4) as an important information hub for both the political and technical level.

3. ... iMONITRAFI partners agree on further developing the following policies in a coordinated approach, giving specific considerations to the needs and characteristics of the Alpine regions:

Toll Plus/Eurovignette Directive and its interaction with other steering instruments:

The Alpine regions reiterate their core proposals as defined in the iMONITRAFI resolution on Toll Plus in 2016. Considering the insights of the Policy Scenarios 2030, specific considerations need to be given to modulation of toll rates to incentivize the use of low-carbon vehicles. Methods for modulation of toll rates according to CO₂-standards of vehicles as well approaches to implement an appropriate "mountain factor" (e.g. in form of an "Alpine Transit Levy") will also be shared with decision makers in Switzerland, to ensure that Swiss HGV charging is coordinated with the new approaches at EU level. In addition, the implementation of future steering instruments (such as an Alpine Crossing Exchange) remains a long-term objective.

- IMONITRAFI calls for a full implementation the existing provisions of the Eurovignette Directive regarding external cost charging (according to their responsibilities), to implement the polluter-pays-principle as far as possible under the existing framework.
- IMONITRAFI calls on European decision makers to maintain the ambitious approach on the Eurovignette Directive. IMONITRAF supports all amendments as proposed by the EP (more flexibility on external cost pricing, higher mountain factors, higher mark-up, differentiation into short- and long-distance transport)
- IMONITRAFI partners themselves will work closely with national authorities to implement the new provisions once the revision is finalized.
- IMONITRAFI partners will closely cooperate with authorities at Swiss national and regional level, to ensure that the relevant Swiss legislation keeps in line with new developments and EU level and that a coordinated approach along all corridors is ensured.
- IMONITRAFI partners will further investigate the potentials of other steering instruments and their interaction with the Toll Plus approach and will use networking opportunities to support the discussion on steering instruments such as the Alpine Crossing Exchange.

Fostering innovation in rail and combined transport

IMONITRAFI activities over the last years have shown that innovations in combined transport (CT) and rail will need addition support to ensure that they can keep up in the innovation race. A common approach on subsidies for CT (services and infrastructures), with a focus on fostering innovation, could be one element for further cooperation. This requires better insights on stakeholder needs – IMONITRAFI as knowledge-hub could strengthen the dialogue between policy makers and stakeholders to improve the regulatory and financial framework for CT.

- IMONITRAFI calls on European decision makers to put innovation in the focus of the renewed revision process of the Combined Transport Directive. IMONITRAFI offers its insights and knowhow on transalpine transport to shape specific provisions for the new European framework.
- IMONITRAFI will also foster the exchange between national authorities on the definition of CT subsidies, with the aim to achieve a more transparent and better coordinated framework. Again, it shall be ensured that experiences in Switzerland are taken into account and that insights from discussion at EU level are reflected in the Swiss approach.
- IMONITRAFI will use its communication channels to spread insights and results of projects that aim to improve the competitiveness & efficiency of sustainable freight transport solutions in the Alpine Space (e.g. as collected in the annual Best Practice updates).
- IMONITRAFI partners will investigate options on how to continue the exchange with stakeholders, based on the experiences made in the partner project AlplnnoCT and the project SmartLogi.

Making use of technological change of road transport

Even with an ambitious modal shift policy, pressures related to road transport will remain high. However, HGV with alternative fuels or drivetrains have a considerable potential to reduce

negative environmental impacts and intelligent digital tools can optimize the overall freight transport system (road and intermodal transport). It needs to be ensured that these technologies are used to their full potential in the sensitive Alpine environment. Also, potential chances and risks of further automatization need to be considered.

→ iMONITRAFI regions will continue their exchange on potential approaches to set incentives for the use of low-emission vehicles. Based on this exchange, they will work towards a coordinated approach which sets transparent incentives and which avoids traffic shifts between corridors.

→ Similarly, iMONITRAFI regions will continue their exchange on the use of intelligent digital tools for road and intermodal transport and they will coordinate their efforts to promote such tools along the transalpine corridors.

→ Concerning the promotion of innovative technologies, iMONITRAFI regions will establish a closer exchange on funding sources, as for example made available under the new European Green Deal or the Swiss climate policy. Especially, in the short-term, they will explore funding sources from Corona recovery programmes for promoting sustainable projects in the Alpine transport network ("Green Recovery").

→ iMONITRAFI partners call on policy makers at national and European level to consider the specific needs and characteristics of the sensitive Alpine region when further shaping the policy framework for the uptake of innovative technologies. iMONITRAFI will use its know-how to participate in relevant consultation processes and discussions at national, macroregional and European level.

4. Continuing the cooperation 2021-2022

Recognizing the importance of the common voice of the Alpine regions for an effective transport strategy, iMONITRAFI will further support the implementation process of the above mentioned focus topics and of the iMONITRAFI transport strategy in general. Particularly, the following activities shall be taken forward in a new cooperation phase:


- iMONITRAFI will continue its ambitious lobbying approach for implementing a Toll Plus system. The network will further support the process at European level and then work closely with decision makers at national level to implement the new provisions. In Switzerland, iMONITRAFI will offer its know-how in the frame of the discussion process on differentiating the Swiss HGV fee according to CO₂-standards of vehicles as well as on implementing a potential "Alpine Transit Levy". In addition, iMONITRAFI will further investigate the potentials of additional steering instruments and their interaction with the Toll Plus approach.
- The common monitoring network of iMONITRAFI, as widely recognized knowledge source, will be further developed. Also, the exchange of Best Practices – as summarized in the Annual Reports - is continued to get further insights on developing and optimizing common measures.
- The network will strengthen its know-how on support systems for CT, especially regarding incentive systems which foster innovation (e.g. via an evaluation and exchange of experiences with existing systems). These insights will be brought into the process at

European level with the new revision process of the Combined Transport Directive. A similar approach is taken for common measures that support innovation on the road.


- IMONITRAFI will further develop its role as knowledge hub and sparring partner for other networks and institutions, especially will it ensure that the position of the most affected Alpine transport regions is considered in discussions at national, macroregional and European level. The European Year of Rail 2021 will offer several opportunities for bringing iMONITRAFI insights and results to the broader audience.
- iMONITRAFI will closely analyse the impacts of the Corona crisis on the Alpine freight transport system, also considering the systemic relevance of the Alpine links for the overall European transport network, for economy, society and environment. Chances that arise in the wake of Corona recovery programmes shall be used in a coordinated approach to trigger investments which are in line with the overall iMONITRAFI objectives.

For this purpose, the partnership agreement of the iMONITRAFI Coordination Point will be renewed and continued for the next two years (Annex to this document).

Signatures


 LH-Stvⁱⁿ Mag^a Ingrid Felipe
 Neues Landhaus
 6010 Innsbruck

Landeshauptmann-Stellvertreter Landesrat der Autonomen Provinz Südtirol Infrasstruktur und Mobilität	Vizepräsident der Provinzial- Assessor für die Fachbereiche Infrastruktur und Mobilität Infrastruktur und Mobilität	Vizepräsident della Provincia Assessore alla Formazione e Cultura Indagine, e Infrastruttura e Mobilità
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------


 Dipl. Ing. Daniel Affröder


 SICHERHEITSDIREKTION
 DES KANTONS URI

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
 IL PRESIDENTE
 dott. Massimo Igarini


 SICHERHEITSDIREKTION
 DES KANTONS URI
 DANIEL MORETTI
 SICHERHEITSDIREKTION
 DES KANTONS URI
 IN VERTRETUNG DES
 KANTONS TESSIN



iMONITRAF! - Resolution der Alpenregionen 2020

Nutzung neuer politischer und technologischer Impulse zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Alpentransitverkehrs

1. Einführung - iMONITRAF! ist die Stimme der Regionen

Das Netzwerk iMONITRAF! bringt die Alpenregionen entlang der großen Transitkorridore zusammen, um gemeinsame und koordinierte Lösungen zur Verringerung der Auswirkungen des transalpinen Verkehrs zu entwickeln. Seit seiner Umsetzung im Jahr 2005 ist iMONITRAF! ein "Best Practice"-Projekt für die politische Beteiligung und um den Alpenregionen eine gemeinsame Stimme zu geben bei Entscheidungsprozessen auf nationaler, makroregionaler und europäischer Ebene. iMONITRAF! nimmt eine besondere Rolle in der Governance-Struktur ein: Im Vergleich zu anderen Netzwerken ist es das direkte "Sprachrohr" der am stärksten betroffenen Transitregionen und die Partner bemühen sich um koordinierte Lösungen, die den Besonderheiten und spezifischen Bedürfnissen der Regionen entsprechen.

Auf der Grundlage der iMONITRAF! Verkehrsstrategie von 2012 haben die Regionen eine eigenständige Form der Zusammenarbeit entwickelt und Vorzeigebispiele für die Umsetzung spezifischer Elemente der gemeinsamen Strategie entwickelt. Ein Meilenstein ist die Resolution zur Strassenverkehrsabgabe Toll Plus von 2016, womit spezifische Merkmale für die Ausgestaltung vorgeschlagen werden. Die Resolution stellt die Grundlage für erfolgreiche Networking-Aktivitäten dar. Darüber hinaus hat iMONITRAF! Wissen zu innovativen Technologien und ihrer Rolle für den Güterfernverkehr aufgebaut - ein Thema, das mit den verstärkten Bemühungen um Klimaneutralität auf nationaler und europäischer Ebene (wie im europäischen Green Deal und im europäischen Klimagesetz festgelegt) eine neue Dynamik erhalten wird.

Basierend auf den Ergebnissen und Errungenschaften von iMONITRAF! in den letzten Jahren, insbesondere in Anbetracht der erfolgreichen Lobbyarbeit für einen ehrgeizigeren Ansatz in der Wegekostenrichtlinie auf EU-Ebene, sowie unter Berücksichtigung der neuen Herausforderungen und Chancen, die sich aus der Corona-Krise ergeben haben, **bekräftigen die teilnehmenden Regionen ihre Bereitschaft, eine ehrgeizige und**

beispielhafte Verkehrspolitik für die Alpen umzusetzen und einen harmonisierten Ansatz zu stärken.

2. In Anbetracht der Errungenschaften & Erkenntnisse der iMONITRAF! Aktivitäten 2016-2020....

Auf der Grundlage seines politischen Mandats hat das Netzwerk iMONITRAF! in den letzten vier Jahren seine Wissensbasis für die Gestaltung effektiver politischer Rahmenbedingungen für ein nachhaltiges alpines Verkehrssystem erweitert. Insbesondere die folgenden Ergebnisse und Errungenschaften werden auf politischer Ebene anerkannt und liefern Erkenntnisse für politische Empfehlungen:

- Studie Toll Plus zum Regionalverkehr (2017): Die Studie zeigt verschiedene Optionen für den Umgang mit dem Regionalverkehr im Rahmen eines ehrgeizigen Toll Plus-Systems (Strassenverkehrsabgabe) auf und empfiehlt einen Ansatz mit differenzierten Mautsätzen je nach Gesamtreisedistanz (Nah- und Fernverkehr). Dieser Vorschlag wurde erfolgreich in die Lobbying-Aktivitäten von iMONITRAF! zur Eurovignetten-Richtlinie integriert. Das aktuelle Revisionsdokument enthält eine spezifische Regelung, die auf dem Vorschlag von iMONITRAF! basiert.
- Bericht über innovative Technologien und Digitalisierung und ihre Rolle für die iMONITRAF! Strategie (2018): Veranschaulicht die Notwendigkeit, den technologischen Wandel effektiv zu nutzen und unerwünschte Effekte im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung zu vermeiden. Der Bericht veranschaulicht den Mehrwert für die weitere Zusammenarbeit bei neuen Themen, insbesondere bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für Innovationen auf Straße und Schiene. Der Bericht zeigt auch die Notwendigkeit einer starken Differenzierung der Mautsätze nach CO₂-Standards auf.
- Aktualisierung der Toll Plus-Szenarien (2019): Diese Aktualisierung unterstreicht die Auswirkung von Toll Plus mit Blick auf eine koordinierte Strassenverkehrsabgabe entlang der Transitkorridore, um gute Wirkungen zu erzielen. Die aktualisierten Szenarien verdeutlichen, dass Toll Plus ein Schlüsselthema für iMONITRAF! bleibt, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass es als Instrument für die Dekarbonisierung genutzt werden kann.
- Politiksznarien 2030 (2020): Die neuen Politiksznarien untersuchen die Auswirkungen der neuen Basistunnel (Referenzfall) im Jahr 2030 und vergleichen die Situation mit mehreren Szenarien. Die neuen Tunnelkapazitäten allein werden nicht ausreichen, um größere Verkehrsverlagerungs- und Dekarbonisierungseffekte zu erreichen. Die erweiterten Szenarien "Verkehrsverlagerung" und "Technologischer Wandel" verdeutlichen den

Mehrwert einer gemeinsamen Herangehensweise und zeigen die Auswirkungen der verschiedenen Ansätze auf. Nur die Kombination beider Ansätze zeigt gemäss dem Beurteilungsschema wesentliche Verbesserungen. Gegenwärtig ist noch unklar, welche Auswirkungen die Corona-Krise langfristig auf den Güterverkehr haben wird. Da die Szenarien jedoch in Beziehung zueinander verglichen werden, ist der Coroneffekt in allen Szenarien gleich und beeinflusst die Unterschiede nur geringfügig.

Darüber hinaus gewähren die Jahresberichte von iMONITRAF! Einblick in die Hauptaktivitäten des Netzwerks und in die jährlich aktualisierten Monitoringdaten rund um den Transitverkehr, was als wertvolles Ergebnis des Netzwerks anerkannt wird. Auch das weiterentwickelte, gemeinsame Monitoringsystem liefert relevante Einblicke, wobei die neue Web-GIS-Anwendung (die gemeinsam mit der Arbeitsgruppe AG 4 von EUSALP entwickelt wurde) als wichtige Informationsdrehscheibe sowohl für die politische als auch für die technische Ebene dient.

3. ... Die Partner von iMONITRAF! kommen überein, die folgenden Politiken in einem koordinierten Ansatz weiterzuentwickeln, wobei den Bedürfnissen und Besonderheiten der Alpenregionen besondere Beachtung geschenkt wird:

Toll Plus/Eurovignetten-Richtlinie

Die Alpenregionen wiederholen ihre Vorschläge, wie sie in der iMONITRAF! Resolution zu Toll Plus im Jahr 2016 festgehalten sind. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Bericht «iMONITRAF! scenarios 2030» müssen besondere Überlegungen zur Anpassung der Mautsätze angestellt werden, um Anreize für den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen zu schaffen. Die Ansätze zur Anpassung der Strassenverkehrsabgaben an CO₂-Emissionsstandards sowie Ansätze zur Berücksichtigung eines angemessenen "Bergfaktors" (z.B. in Form einer "Alpentransitabgabe") werden auch mit Entscheidungsträgern in der Schweiz geteilt, um sicherzustellen, dass die schweizerische LKW-Maut (LSVA) mit den neuen Ansätzen auf EU-Ebene im Einklang steht.

→ Die Partner von iMONITRAF! rufen auf, die externen Kosten im Rahmen der bestehenden Wegekostenrichtlinie (entsprechend der jeweiligen Verantwortlichkeiten) zu berücksichtigen und das Verursacherprinzip so weit wie unter den gegebenen rechtlichen Umständen möglich umzusetzen.

→ iMONITRAF! fordert die europäischen Entscheidungsträger auf, den ehrgeizigen Ansatz bei der Wegekostenrichtlinie beizubehalten. iMONITRAF! unterstützt alle vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Änderungen (mehr Flexibilität bei der Preisgestaltung für externe Kosten, höhere Alpenfaktoren, höhere Aufschläge, Differenzierung in Nah- und Fernverkehr).

→ iMONITRAF!-Partner selbst werden eng mit den nationalen Behörden zusammenarbeiten, um die neuen Bestimmungen umzusetzen, sobald die Überarbeitung abgeschlossen ist.

→ Die Partner von iMONITRAF! werden eng mit den Behörden auf nationaler und regionaler Ebene in der Schweiz zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Schweizer Gesetzgebung mit den neuen Entwicklungen und der EU-Ebene im Einklang bleibt und ein koordiniertes Vorgehen entlang aller Korridore gewährleistet ist.

Förderung von Innovationen im Schienen- und kombinierten Verkehr

Die Aktivitäten von iMONITRAF! in den letzten Jahren haben gezeigt, dass Innovationen im kombinierten Verkehr (KV) und auf der Schiene zusätzliche Unterstützung benötigen, damit sie im Innovationswettbewerb mithalten können. Ein Element für die weitere Zusammenarbeit könnte ein gemeinsamer Ansatz zur Förderung von Innovationen für den KV (Dienstleistungen und Infrastrukturen) darstellen. Das erfordert bessere Einblicke in die Bedürfnisse der Stakeholder - iMONITRAF! könnte als Wissenszentrum den Dialog zwischen politischen Entscheidungsträgern und Stakeholdern stärken, um den regulatorischen und finanziellen Rahmen für den KV zu verbessern.

→ iMONITRAF! ruft die europäischen Entscheidungsträger dazu auf, Innovation in den Mittelpunkt des erneuten Revisionsprozesses der Richtlinie über den kombinierten Verkehr zu stellen. iMONITRAF! bietet seine Erkenntnisse und sein Know-how zum alpenquerenden Verkehr an, um spezifische Bestimmungen für den neuen Rahmen auf europäischer Ebene zu gestalten.

→ iMONITRAF! wird auch den Austausch zwischen nationalen Behörden über die Ausgestaltung von Subventionen für den KV unterstützen mit dem Ziel, transparentere und besser koordinierte Rahmenbedingungen zu schaffen. Auch hier soll sichergestellt werden, dass die Erkenntnisse aus der Diskussion auf EU-Ebene in den schweizerischen Ansatz einfließen.

→ iMONITRAF! wird seine Kommunikationskanäle nutzen, um Erkenntnisse und Ergebnisse von Projekten zu verbreiten, die darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit & Effizienz nachhaltiger Güterverkehrslösungen im Alpenraum zu verbessern (z.B. durch die im iMONITRAF! Jahresbericht publizierten Best Practices).

→ Die iMONITRAF!-Partner werden basierend auf den Erfahrungen der Partnerprojekte AlpinnoCT und SmartLogi weitere Möglichkeiten für einen Austausch mit den Interessengruppen abklären.

Den technologischen Wandel im Straßentransport nutzen

Selbst mit einer ehrgeizigen Verlagerungspolitik wird der Druck des Straßenverkehrs hoch bleiben. Lastkraftwagen mit alternativen Kraftstoffen oder Antrieben haben jedoch ein

beträchtliches Potenzial zur Verringerung negativer Umweltauswirkungen, und intelligente digitale Werkzeuge können das gesamte Güterverkehrssystem (Straßen- und intermodaler Verkehr) optimieren. Es muss sichergestellt werden, dass diese Technologien im sensiblen Alpenraum ihr volles Potenzial entfalten. Auch die potenziellen Chancen und Risiken einer weiteren Automatisierung müssen berücksichtigt werden.

→ Die iMONITRAF!-Regionen werden ihren Austausch über mögliche Anreize für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge fortsetzen. Sie streben eine koordinierte Herangehensweise an, die transparente Anreize setzt und eine Verschiebung des Verkehrs zwischen den Korridoren vermeidet.

→ In ähnlicher Weise werden die iMONITRAF! Regionen ihren Austausch über die Nutzung intelligenter digitaler Werkzeuge für den Straßen- und intermodalen Verkehr fortsetzen und ihre Bemühungen zur Förderung solcher Werkzeuge entlang der transalpinen Korridore koordinieren.

→ Bei der Förderung innovativer Technologien werden sich die iMONITRAF!-Regionen eng austauschen über neue Finanzierungsquellen, wie sie beispielsweise im Rahmen des neuen europäischen Green Deal oder der Schweizer Klimapolitik zur Verfügung stehen. Insbesondere werden sie kurzfristige Finanzierungsquellen aus Corona-Wirtschaftsprogrammen zur Förderung nachhaltiger Projekte im alpinen Verkehrsnetz ("Green Recovery") sondieren.

→ Die Partner von iMONITRAF! rufen die politischen Entscheidungsträger auf nationaler und europäischer Ebene dazu auf, bei der weiteren Gestaltung des politischen Rahmens für die Einführung innovativer Technologien die spezifischen Bedürfnisse und Merkmale des sensiblen Alpenraums zu berücksichtigen. iMONITRAF! wird sein Know-how nutzen, um an relevanten Konsultationsprozessen und Diskussionen auf nationaler, makroregionaler und europäischer Ebene teilzunehmen.

4. Fortsetzung der Zusammenarbeit 2021-2022

In Anerkennung der Bedeutung der gemeinsamen Stimme der Alpenregionen für eine wirksame Verkehrsstrategie wird iMONITRAF! den Umsetzungsprozess der oben genannten Schwerpunktthemen und der Verkehrsstrategie von iMONITRAF! weiter unterstützen. Insbesondere die folgenden Aktivitäten sollen in einer neuen Kooperationsphase vorangetrieben werden:

- iMONITRAF! wird seinen ehrgeizigen Lobbying-Ansatz zur Einführung eines Toll-Plus-Systems fortsetzen. Das Netzwerk wird den Prozess auf europäischer Ebene weiter unterstützen und bei der Umsetzung eng mit Entscheidungsträgern auf nationaler Ebene zusammenarbeiten. In der Schweiz wird iMONITRAF! sein Know-how bei der Weiterentwicklung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe LSVA

nach CO₂-Standards von Fahrzeugen sowie zur Umsetzung einer möglichen "Alpentransitabgabe" einbringen.

- Das weitherum als Wissensquelle bekannte, gemeinsame Monitoring von iMONITRAF! wird weiterentwickelt. Auch der Austausch von Best Practices, die jeweils zusammengefasst im Jahresbericht enthalten sind, wird weitergeführt. Das erlaubt einen guten Einblick bei der Ausarbeitung und Optimierung von gemeinsamen Massnahmen.
- Das Netzwerk wird sein Wissen zu Unterstützungssystemen für den Kombinierten Verkehr KV stärken, insbesondere in Bezug auf innovationsfördernde Anreizsysteme (z.B. durch eine Evaluierung und einen Erfahrungsaustausch von bestehenden Systemen). Diese Erkenntnisse werden in die Revision der Richtlinie über den kombinierten Verkehr auf europäischer Ebene in den Prozess eingebracht. Ein ähnlicher Ansatz wird für gemeinsame Maßnahmen verfolgt, die Innovationen auf der Straße unterstützen.
- iMONITRAF! wird seine Rolle als bekannte Drehscheibe und Sparringspartner für andere Netzwerke und Institutionen weiter ausbauen. Insbesondere wird es dafür sorgen, dass die Position der am stärksten betroffenen alpinen Verkehrsregionen in der Diskussion auf nationaler, makroregionaler und europäischer Ebene berücksichtigt wird. Das Europäische Jahr der Schiene 2021 wird mehrere Gelegenheiten bieten, die Ergebnisse von iMONITRAF! einem breiteren Publikum zugänglich zu machen.
- iMONITRAF! wird die Auswirkungen der Corona-Krise auf das alpine Güterverkehrssystem genau analysieren. Dabei wird auch die Relevanz der Güterwege durch die Alpen für das gesamte europäische Verkehrsnetz, die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt berücksichtigt. Chancen, die sich im Zuge der Corona-Wirtschaftsprogramme ergeben, sollen nach einem gemeinsamen Ansatz für Investition genutzt werden, die im Einklang mit den Gesamtzielen von iMONITRAF! stehen.

Zu diesem Zweck wird das Partnerschaftsabkommen für eine iMONITRAF! Koordinierungsstelle erneuert und für die nächsten zwei Jahre fortgeführt (beliegenderes Dokument).



iMONITRAF! – Risoluzione delle Regioni alpine 2020

Un nuovo slancio politico e tecnologico per ridurre gli impatti negativi del traffico di transito alpino

1. Introduzione – iMONITRAF! è la voce delle Regioni

La rete iMONITRAF! riunisce le Regioni alpine che includono i principali corridoi di transito per sviluppare soluzioni comuni e coordinate e ridurre gli impatti negativi del traffico transalpino. Dalla sua attivazione nel 2005, iMONITRAF! è un progetto "Best Practice" per il coinvolgimento politico, gli scambi tra tecnici e il *networking* e per dare una voce comune alle Regioni alpine per quanto riguarda i processi decisionali a livello nazionale, macroregionale ed europeo. iMONITRAF! assume un ruolo specifico nella struttura di *governance*: rispetto ad altre reti, è il "portavoce" diretto delle regioni di transito più colpite e i partner si adoperano per trovare soluzioni coordinate che si adattino alle caratteristiche e alle esigenze specifiche delle regioni.

Sulla base della strategia per i trasporti iMONITRAF! del 2012, le Regioni hanno sviluppato una forma indipendente di cooperazione e delle "vetrine" per trasformare elementi specifici della strategia comune in azioni. Una pietra miliare è la Risoluzione sul Toll Plus del 2016 che propone un approccio specifico per ottimizzare il quadro europeo sugli oneri stradali e che è diventata la base per attività di *networking* di successo. Inoltre, iMONITRAF! ha costruito competenze sulle tecnologie innovative e sul loro ruolo per il trasporto merci a lunga distanza – un argomento che vedrà nuove dinamiche con l'intensificarsi delle attività per il raggiungimento della neutralità climatica a livello nazionale ed europeo (come previsto dal Green Deal europeo e dalla normativa europea sul clima).

Sulla base dei risultati e dei progressi di iMONITRAF! negli ultimi anni, soprattutto considerando il successo delle attività di lobby a livello UE per un approccio più ambizioso nella Direttiva Eurovignette, oltre a tenere conto delle nuove sfide derivanti dalla crisi del Coronavirus, le Regioni partecipanti ribadiscono **la loro volontà di attuare una politica dei trasporti ambiziosa ed esemplare per le Alpi e di potenziarne l'approccio comune e armonizzato.**

2. I risultati delle attività di iMONITRAF! 2016-2020....

Sulla base del proprio mandato politico, la rete iMONITRAF! ha ampliato negli ultimi quattro anni la propria base di conoscenze per definire quadri politici efficaci per un sistema di trasporto alpino sostenibile. In particolare, i seguenti risultati sono riconosciuti a livello politico come spunti per la formulazione di raccomandazioni politiche:

- Studio Toll Plus sul trasporto regionale (2017): lo studio evidenzia diverse opzioni su come gestire il trasporto regionale nel quadro di un ambizioso sistema Toll Plus e

raccomanda un regime con tariffe di pedaggio differenziate in base alla lunghezza complessiva del viaggio (breve e lunga distanza). Questa proposta è stata concretamente integrata nelle attività di lobby di iMONITRAF! sulla Direttiva Eurovignette: l'attuale documento di revisione include un regolamento specifico basato sulla presente proposta di iMONITRAF!.

- Rapporto sulle tecnologie innovative e la digitalizzazione e il loro ruolo per la strategia iMONITRAF! (2018): evidenzia la necessità di utilizzare in modo efficace il cambiamento tecnologico e di evitare effetti indesiderati nelle politiche di trasferimento modale. Il Rapporto sottolinea il valore aggiunto di una maggiore cooperazione su nuove tematiche, in particolare per impostare le condizioni quadro per l'innovazione su strada e su rotaia. Il Rapporto indica anche la necessità di una forte differenziazione dei pedaggi in base alle emissioni di CO₂.
- Aggiornamento degli scenari Toll Plus (2019): questo aggiornamento evidenzia l'impatto del Toll Plus, in particolare per quanto riguarda il coordinamento dei pedaggi a livello di corridoio per ottenere risultati tangibili. Gli scenari aggiornati evidenziano che il Toll Plus rimane un elemento chiave per iMONITRAF!, soprattutto considerando il nuovo impulso dato al suo uso come strumento per la decarbonizzazione.
- Policy scenarios 2030 (2020): i nuovi "policy scenarios" per l'orizzonte temporale 2030 riflettono l'impatto dei nuovi tunnel di base nello scenario di riferimento e in diversi altri scenari. Le sole nuove capacità dei tunnel non saranno sufficienti a raggiungere sostanziali effetti di trasferimento modale e decarbonizzazione. Gli scenari denominati "Trasferimento modale" e "Cambiamento tecnologico" evidenziano il valore aggiunto di approcci comuni e l'impatto delle due diverse logiche di intervento. Solo la combinazione di entrambe porterà a notevoli miglioramenti nel sistema di valutazione. Al momento non è ancora chiaro quale sarà l'effetto della crisi del Coronavirus sul trasporto merci nel lungo termine. Gli scenari vengono confrontati solo tra loro e solo a livello relativo. Secondo la nostra valutazione l'effetto Coronavirus sarebbe lo stesso in tutti gli scenari e influenzerebbe le differenze relative solo in piccola parte.

Inoltre, i Rapporti Annuali iMONITRAF! - che forniscono approfondimenti sulle principali attività della rete e un aggiornamento annuale sulle attività di monitoraggio - sono riconosciuti come un prodotto prezioso del lavoro della rete. Inoltre, l'ampliamento del sistema di monitoraggio comune fornisce spunti importanti per le politiche; ad esempio la nuova applicazione Web-GIS (sviluppata insieme al Gruppo d'azione 4 di Eusalp sulla Mobilità) costituisce un importante polo di informazione sia a livello politico che tecnico.

3. ... i partner iMONITRAF! concordano nel dare ulteriore sviluppo alle seguenti politiche con un'impostazione coordinata, rivolgendo particolare attenzione alle esigenze e alle caratteristiche delle Regioni alpine:

Toll Plus/Direttiva Eurovignette e sua interazione con altri strumenti di gestione:

Le Regioni alpine ribadiscono le loro proposte fondamentali come definite nella Risoluzione iMONITRAF! sul Toll Plus del 2016. In considerazione delle idee contenute nel *Policy Scenarios 2030*, è necessario dedicare specifica attenzione alla modulazione dei pedaggi per

incentivare l'uso di veicoli a basse emissioni di carbonio. I metodi di modulazione dei pedaggi in base alle emissioni di CO₂ dei veicoli e le strategie per includere un adeguato "fattore montano" (ad esempio, sotto forma di "Prelievo per il transito alpino") saranno condivisi anche con i decisori in Svizzera, per garantire che gli oneri svizzeri sui veicoli pesanti siano coordinati con le nuove impostazioni a livello UE. Inoltre, l'attuazione di futuri strumenti di gestione (come un'eventuale Borsa dei transiti alpini) rimane un obiettivo a lungo termine.

→ iMONITRAF! richiede la piena attuazione delle disposizioni contenute nella Direttiva Eurovignette in materia di addebito dei costi esterni (in base a chi ne è responsabile), per attuare il principio "chi inquina paga", per quanto possibile nell'ambito del quadro esistente.

→ iMONITRAF! invita i decisori europei a mantenere un approccio ambizioso nella Direttiva Eurovignette. iMONITRAF! sostiene tutti gli emendamenti proposti dal Parlamento Europeo (maggiore flessibilità sulla tariffazione dei costi esterni, fattori montani più elevati, maggiore *mark-up*, differenziazione tra trasporti a breve e lunga distanza)

→ I partner iMONITRAF! lavoreranno a stretto contatto con le autorità nazionali per attuare le nuove disposizioni una volta completata la revisione.

→ I partner iMONITRAF! opereranno in stretta collaborazione con le autorità a livello nazionale e regionale svizzero, per garantire che la legislazione svizzera sia in linea con i nuovi sviluppi a livello UE e che sia garantito un approccio coordinato lungo tutti i corridoi.

→ I partner iMONITRAF! effettueranno un ulteriore approfondimento delle potenzialità di altri strumenti di gestione e la loro interazione con l'impostazione del Toll Plus e useranno le opportunità di *networking* per discutere gli strumenti di gestione, quali la Borsa dei transiti alpini.

Promozione dell'innovazione nel settore del trasporto ferroviario e combinato

Negli ultimi anni, le attività di iMONITRAF! hanno dimostrato che le innovazioni nel trasporto combinato e ferroviario avranno bisogno di ulteriore sostegno per tenere il passo nella corsa all'innovazione. Un'impostazione comune sui sussidi per il trasporto combinato (servizi e infrastrutture), con particolare attenzione alla promozione dell'innovazione, potrebbe essere oggetto di ulteriore cooperazione. A tal fine è necessario comprendere meglio le esigenze degli *stakeholder* – iMONITRAF! inteso come polo della conoscenza potrebbe potenziare il dialogo tra i responsabili politici e gli *stakeholder* per migliorare il quadro normativo e finanziario per il trasporto combinato.

→ iMONITRAF! invita i decisori europei a porre l'innovazione al centro del rinnovato processo di revisione della Direttiva sui trasporti combinati. iMONITRAF! offre le proprie idee e *know-how* sui trasporti transalpini per definire disposizioni specifiche per il nuovo quadro europeo.

→ iMONITRAF! promuoverà lo scambio tra le autorità nazionali sulla definizione di sussidi al trasporto combinato, per ottenere un quadro più trasparente e coordinato. Anche in questo

caso, saranno per certo prese in considerazione le esperienze svizzere e si garantisce che le idee del dibattito a livello UE siano riprese nell'impostazione della Svizzera.

→ iMONITRAF! utilizzerà i propri canali di comunicazione per diffondere gli spunti ed i risultati di progetti che mirano a migliorare la competitività e l'efficienza di soluzioni sul trasporto merci sostenibile nello Spazio alpino (ad esempio, come la raccolta annuale delle Best practice).

→ I partner iMONITRAF! passeranno in rassegna altre opzioni su come continuare ad interagire con gli *stakeholder*, sulla base delle esperienze fatte nei progetti AlpInnoCT e SmartLogi.

Valorizzazione del cambiamento tecnologico nel trasporto su strada

Anche con un'ambiziosa politica di trasferimento modale, le pressioni legate al trasporto su strada rimarranno elevate. In ogni caso, i veicoli commerciali pesanti che si avvalgono di carburanti o sistemi di trazione alternativi hanno un notevole potenziale per ridurre gli impatti ambientali negativi e gli strumenti digitali intelligenti possono ottimizzare il sistema di trasporto merci complessivo (trasporto stradale e intermodale). Occorre garantire che queste tecnologie siano utilizzate al massimo del loro potenziale nel delicato ambiente alpino. Inoltre, è necessario considerare le potenzialità ma anche i rischi di una maggiore automazione.

→ Le Regioni iMONITRAF! continueranno il loro dialogo sui potenziali approcci per incentivare l'uso di veicoli a basse emissioni. Sulla base di questo dialogo, lavoreranno per raggiungere un approccio coordinato che stabilisca incentivi trasparenti e che eviti fenomeni di traffico deviato tra i corridoi.

→ Allo stesso modo, le Regioni iMONITRAF! continueranno lo scambio di idee sull'uso di strumenti digitali intelligenti per il trasporto stradale e intermodale e coordineranno il loro operato per promuovere tali strumenti lungo i corridoi transalpini.

→ Per quanto riguarda la promozione di tecnologie innovative, le Regioni iMONITRAF! stabiliranno uno scambio più stretto sulle fonti di finanziamento, come ad esempio i fondi messi a disposizione dal nuovo Green Deal europeo o dalla politica svizzera sul clima. In particolare, nel breve termine, esploreranno le fonti di finanziamento dei programmi di ripresa legati al Coronavirus per promuovere progetti sostenibili nella rete dei trasporti alpini ("Green Recovery").

→ I partner iMONITRAF! fanno appello ai responsabili politici a livello nazionale ed europeo affinché prendano in considerazione le esigenze e le caratteristiche specifiche di sensibilità della regione alpina nel perfezionare il quadro politico per l'adozione di tecnologie innovative. iMONITRAF! utilizzerà il proprio *know-how* per partecipare all'iter di consultazione e ai dibattiti del settore a livello nazionale, macroregionale ed europeo.

4. Proseguimento della cooperazione nel 2021-2022

Consapevole dell'importanza di una voce comune delle Regioni alpine a favore di una strategia di trasporto efficace, iMONITRAF! sosterrà ulteriormente il processo di implementazione dei suddetti importanti temi e della strategia di trasporto iMONITRAF! in generale. Nello specifico, le seguenti attività saranno portate avanti nella nuova fase di cooperazione:

- iMONITRAF! continuerà le proprie ambiziose attività di lobby per l'attuazione del sistema Toll Plus. La rete sosterrà ulteriormente il processo a livello europeo e lavorerà a stretto contatto con i decisori a livello nazionale per attuare le nuove disposizioni. In Svizzera, iMONITRAF! offrirà il suo *know-how* nel quadro del dibattito sulla differenziazione delle tariffe svizzere sui veicoli pesanti in base alle emissioni di CO₂ e sull'attuazione di un possibile "Prelievo sul transito alpino". Inoltre, iMONITRAF! esaminerà ulteriormente le potenzialità di ulteriori strumenti di gestione e le loro interazioni con l'approccio Toll Plus.
- Le attività di monitoraggio di iMONITRAF!, fonte di conoscenza ampiamente riconosciuta, sarà ulteriormente sviluppata. Inoltre, proseguirà lo scambio di Best practice, come riportate nei Rapporti annuali, per approfondire ulteriormente lo sviluppo e l'ottimizzazione di misure comuni.
- La rete amplierà il proprio *know-how* sui sistemi di supporto per il trasporto combinato, in particolare per quanto riguarda i sistemi di incentivazione che promuovono l'innovazione (ad esempio attraverso la valutazione e lo scambio di esperienze con i sistemi esistenti). Queste idee saranno riprese a livello europeo nel nuovo iter di revisione della Direttiva sul trasporto combinato. Si adotterà un approccio analogo per le misure comuni che sostengono l'innovazione del trasporto su strada.
- iMONITRAF! svilupperà ulteriormente il proprio ruolo di polo di conoscenza e "compagno di allenamento" per altre reti e istituzioni; in particolare, farà in modo che la posizione delle regioni maggiormente interessate dal traffico di transito alpino sia debitamente presa in considerazione nel dibattito a livello nazionale, macroregionale ed europeo. L'Anno europeo delle ferrovie 2021 offrirà diverse opportunità per diffondere le idee ed i risultati di iMONITRAF! ad un pubblico più ampio.
- iMONITRAF! analizzerà attentamente gli impatti della crisi del Coronavirus sul sistema di trasporto merci alpino, considerando anche la rilevanza sistemica dei collegamenti alpini per l'intera rete europea dei trasporti, per l'economia, la società e l'ambiente. Le opportunità offerte dai programmi di Recovery nell'ambito del Coronavirus devono essere utilizzate in un approccio coordinato per stimolare gli investimenti in linea con gli obiettivi generali di iMONITRAF!.

A tal fine, l'accordo di partenariato del *Coordination Point* di iMONITRAF! sarà rinnovato e proseguito per i prossimi due anni (Allegato al presente documento).

Firme