

GEMEINSAME ABSICHTSERKLÄRUNG

**über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und
infrastruktureller Maßnahmen, zur Realisierung des TEN-V
Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer**

DICHIARAZIONE DI INTENTI

**relativa all'attuazione di misure accompagnatorie e
infrastrutturali che contribuiscano alla realizzazione del
corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T**

Zwischen/tra

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesrepublik Deutschland**

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Republik Österreich**

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Repubblica Italiana**

DB Netz AG

Österreichische Bundesbahnen

Rete Ferroviaria Italiana

Freistaat Bayern

Bundesland Tirol

Provincia Autonoma di Bolzano/Autonome Provinz Bozen

Provincia Autonoma di Trento

Regione Veneto

Preamble

This Memorandum of Understanding is a review and update of the version adopted in Rome on 18 May 2009. With the passage of time some former priorities already have been realised while new challenges and issues present themselves for the future. This memorandum is not a legal document, nor is it intended that it should be legally binding. Rather, it invites the relevant multi-level governance and operational stakeholders to reflect on and explore common perspectives and priorities.

It aims to develop a shared understanding of the key issues that lie ahead, including the implementation of ERTMS, and to validate their exploration and development by the Brenner Corridor Platform and its working groups.

In large part this will consist of a process of conceptualisation of policy scenarios to assist in the optimisation of the new corridor logistical resources when they become operational.

All such options will need to be consistent with EU law and jurisprudence, will be forwarded for consideration by the relevant national and regional authorities and will fully respect the principle of subsidiarity.

Having spent years in preparation and considerable amounts of European, national and regional public funds, to contemplate a business-as-usual scenario for the operational phase of our common mission and project would be totally sub-optimal. Hence the need to explore and recommend appropriate accompanying measures.

Doing nothing, not even thinking about policy choices, should not be an option. Displacing or replacing the legitimate role of elected bodies is neither an option nor an aim of this exercise. The purpose is to explore a range of accompanying policy choices that, if adopted by the appropriate democratically mandated bodies, could lead to making the best possible use of the new corridor facilities when they become available.

The matters highlighted for future action or exploration pertain exclusively to the Brenner Corridor itself, whose longest potential geographical definition stretches from Munich to Verona, and not to the wider Scandinavian Mediterranean core network corridor. Its logic thus is corridor specific and corridor only.

The goal is to seek the widest possible discussion and to mobilise all willing stakeholders to engage with and assist in this necessary task.

European Coordinator for the Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor

.....
Pat Cox

<p style="text-align: center;">GEMEINSAME ABSICHTSERKLÄRUNG</p> <p style="text-align: center;">über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen,</p> <p style="text-align: center;">um zur Realisierung des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer beizutragen,</p> <p style="text-align: center;">mit besonderem Augenmerk auf den Brennerkorridor zwischen München und Verona</p>	<p style="text-align: center;">DICHIARAZIONE DI INTENTI</p> <p style="text-align: center;">relativa all'attuazione di misure accompagnatorie e infrastrutturali</p> <p style="text-align: center;">che contribuiscano alla realizzazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T</p> <p style="text-align: center;">ed in particolare del Corridoio del Brennero tra Monaco di Baviera e Verona</p>
<p>A. Die Unterzeichnenden dieser Gemeinsamen Absichtserklärung</p>	<p>A. I firmatari di questa Dichiarazione di Intenti</p>
<p>1. handeln im Bewusstsein, 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 allumfassenden Verkehrspolitik darstellt, die auf Nachhaltigkeit gerichtet ist und im Einklang mit den Absichten der Europäischen Union zur Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes steht;</p>	<p>1. agiscono nella consapevolezza che la realizzazione dell'intero corridoio centrale TEN-T Scandinavo Mediterraneo da Helsinki fino a La Valletta ed in particolare della Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso costituisce un elemento chiave irrinunciabile di una politica globale dei trasporti improntata sulla sostenibilità e che corrisponde all'obiettivo dell'Unione Europea di realizzare una rete transeuropea dei trasporti;</p>
<p>2. 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 und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU¹;</p>	<p>2. 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 e sull'annullamento della Decisione n. 661/2010/UE"²;</p>
<p>3. nehmen Bezug auf die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr.</p>	<p>3. visto il Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il "Meccanismo per collegare l'Europa" che modifica il Regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010⁴</p>

¹ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

² GU L 348 del 20/12/2013, pag. 1

⁴ GU L 348 del 20/12/2013, pag. 129

<p>680/2007 und (EG) Nr. 67/2010³, in dem der Skandinavien-Mittelmeer Kernnetzkorridor enthalten ist;</p>	<p>e che include il corridoio della rete centrale Scandinavo-Mediterraneo;</p>
<p>4. nehmen Bezug auf das von der Republik Italien und der Republik Österreich am 30. April 2004 in Wien unterzeichnete Abkommen über die Errichtung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse;</p>	<p>4. visto l'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, sottoscritto a Vienna il 30 aprile 2004;</p>
<p>5. nehmen Bezug auf das Memorandum of Understanding der Verkehrs- und Infrastrukturminister von Österreich und Italien zum vorrangigen Vorhaben TEN-V Nr. 1 "Berlin-München-Innsbruck-Bozen-Verona-Rom-Messina-Palermo" vom 10. Juli 2007;</p>	<p>5. visto il "Memorandum of Understanding" dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti di Austria e Italia relativo al Progetto Prioritario TEN-T n° 1 "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Verona-Roma-Messina-Palermo" del 10 luglio 2007;</p>
<p>6. nehmen Bezug auf die Gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo vom 18. Mai 2009;</p>	<p>6. considerato che il 18.05.2009 è stata sottoscritta la "Dichiarazione Comune d'Intenti" sulla realizzazione del progetto prioritario n. 1 Asse ferroviario "Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo";</p>
<p>7. begrüßen die dauerhafte Unterstützung dieses vorrangigen TEN-V Vorhabens durch die Europäische Kommission, zuletzt durch das „<i>Connecting Europe Facility</i>“ Programm für den Zeitraum von 2014-2020, wodurch Beträge mit einer Gesamtsumme in Höhe von 24,05 Milliarden Euro für TEN-T Projekte in den EU Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellt werden;</p>	<p>7. accolgono favorevolmente il supporto duraturo accordato a questo progetto dalla Commissione Europea, supporto recentemente ribadito tramite la sottoscrizione del programma "<i>Connecting Europe Facility</i>" per il periodo 2014-2020 con il quale è stato messo a disposizione un importo pari a 24,05 mrd di Euro per i progetti TEN-T negli Stati membri dell'UE;</p>
<p>8. stellen fest, dass auf Grundlage vorgenannter Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 Studien mit bis zu 50%, Arbeiten an grenzübergreifenden Abschnitten und zur Verstärkung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr mit bis zu 40%, Arbeiten zur Beseitigung von Engpässen mit bis zu 30%, und Arbeiten an nationalen Abschnitten mit bis zu 20% aus Gemeinschaftsmitteln gefördert werden können;</p>	<p>8. constatano che sulla scorta del suddetto Regolamento (UE) n. 1316/2013 sono possibili cofinanziamenti provenienti da fondi comunitari fino al 50% per l'elaborazione di studi, fino al 40% per la realizzazione di lavori su tratte transfrontaliere e per progetti volti a una maggiore interoperabilità del traffico ferroviario, fino al 30% per attività mirate all'eliminazione di colli di bottiglia e fino al 20% per lavori su territorio nazionale;</p>

³ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129.

<p>9. betonen, dass die Realisierung eines komplexen Projektes wie des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken nur über einen langen Zeitraum möglich ist, wobei sowohl die Planungs- als auch die Bauphase über mehrere Finanzrahmenperioden der Europäischen Union hinweg andauern können;</p>	<p>9. sottolineano che un progetto complesso come quello della Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso è realizzabile solo sul lungo periodo e che sia la fase di progettazione sia la fase di realizzazione potrebbero estendersi su più di un periodo quadro di finanziamento dell'Unione Europea;</p>
<p>10. betonen, dass es für den Ausbau von grenzüberschreitenden Abschnitten und zur Beseitigung von Engpässen auf den europäischen Verkehrsachsen erforderlich ist, dass die Europäische Union auch in den folgenden Finanzrahmenperioden die nötigen finanziellen Mittel für transeuropäische Verkehrsnetze zur Verfügung stellt, um den Brenner Basistunnel einschließlich der Zulaufstrecken im höchstmöglichen Ausmaß unterstützen zu können;</p>	<p>10. sottolineano che per permettere il potenziamento delle tratte transfrontaliere e per eliminare i colli di bottiglia sugli assi di trasporto europei è indispensabile che l'Unione Europea metta a disposizione i mezzi finanziari necessari per le reti transeuropee anche nei successivi periodi di finanziamento, in modo da assicurare il massimo sostegno possibile per la Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso;</p>
<p>11. teilen die Auffassung, dass die Realisierung des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer, und insbesondere die Vorhaben im Korridor zwischen München und Verona, zu positiven Effekten für das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit führen wird; hierdurch wird eine leistungsfähige Güter- und Personenverkehrsachse innerhalb der Europäischen Union geschaffen, welche die Basis für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bildet und die eine nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität fördert;</p>	<p>11. concordano che la realizzazione del corridoio della rete centrale Scandinavo-Mediterraneo ed in particolare del Corridoio tra Monaco di Baviera e Verona avrà effetti positivi in termini di crescita economica, di occupazione e per l'incremento della competitività creando un asse efficiente di trasporto merci e passeggeri all'interno dell'Unione Europea che formerà la base per uno spostamento modale sostenibile del traffico dalla strada alla rotaia, favorendo una mobilità sicura, sostenibile e senza soluzione di continuità;</p>
<p>12. teilen die Ansicht, dass dieses transeuropäische Verkehrsprojekt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt im Brennerkorridor stärkt und darüber hinaus zur Schaffung eines gemeinsamen Verkehrskorridors beiträgt, der effizient und nachhaltig ist, die Vorteile für die Nutzer erhöht und ein integratives Wachstum fördert;</p>	<p>12. concordano che questo progetto trans-europeo nel settore dei trasporti rinforza la coesione sociale, economica e territoriale delle regioni lungo il Corridoio del Brennero e contribuisce altresì a creare un corridoio di trasporto comune, efficiente e sostenibile che porti vantaggi per gli utenti e promuova una crescita economica integrata;</p>
<p>13. unterstreichen die Bedeutung des Brennerkorridors als zentralen Abschnitt des</p>	<p>13. sottolineano l'importanza del Corridoio del Brennero come tratto centrale del Corridoio</p>

<p>TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer und insbesondere des Brenner Basistunnels, sowie dessen Zulaufstrecken von München nach Innsbruck und von Verona nach Franzensfeste, von deren Errichtung nicht nur die unmittelbar betroffenen Staaten Deutschland, Österreich und Italien profitieren. Als ein Kernelement der europäischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik entfaltet er seine verkehrlichen Wirkungen und seinen wirtschaftlichen Nutzen weit über die Projektgrenzen hinaus;</p>	<p>Core TEN-T Scandinaldo-Mediterraneo e in particolare della Galleria di Base del Brennero nonché le relative tratte d'accesso da Monaco di Baviera a Innsbruck e da Verona a Fortezza, la cui realizzazione è nell'interesse non soltanto degli Stati immediatamente interessati, quali Germania, Austria e Italia. In quanto elemento chiave della politica dei trasporti e infrastrutturale dell'Europa, l'effetto di tali strutture sul settore dei trasporti e i vantaggi economici si propagano ben oltre i confini dell'area di progetto;</p>
<p>14. bekennen sich dazu, die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel bedarfs- und diesbezüglich termingerecht abgestimmt auszubauen, sodass möglichst mit Fertigstellung des Brenner Basistunnels ein leistungsfähiger und interoperabler Korridor zwischen München und Verona entsteht;</p>	<p>14. si impegnano a potenziare le linee d'accesso nord e sud della Galleria di Base del Brennero in base alle necessità e in tempo utile per garantire, possibilmente al completamento della Galleria di Base del Brennero, la presenza di un corridoio efficiente e interoperabile tra Monaco di Baviera e Verona;</p>
<p>15. teilen die Ansicht, dass das Beseitigen von Engpässen sowie die Schließung von Verbindungslücken auf der Strecke München-Verona, beispielsweise zwischen dem Korridor und den Logistikplattformen, sehr wichtig ist, um die Basis für einen multimodalen Brennerkorridor legen zu können;</p>	<p>15. concordano che l'eliminazione dei colli di bottiglia e il completamento dei collegamenti mancanti sul tratto Monaco-Verona, per esempio tra il Corridoio e le piattaforme logistiche, è molto importante per creare le basi per la multimodalità del Corridoio del Brennero;</p>
<p>16. 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;</p>	<p>16. sottolineano, in tale contesto, che un trasferimento a vettori di trasporto più ecologici possa contribuire in modo essenziale al raggiungimento degli obiettivi di riduzione effettiva delle emissioni e di una tutela del clima sostenibile, secondo quanto stabilito in particolare nell'Accordo di Parigi sul clima del 12 dicembre 2015;</p>
<p>17. betonen, dass durch die geplanten Infrastrukturprojekte und geeignete verkehrsorganisatorische Maßnahmen eine ressourcenschonende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt wird, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, um internationale</p>	<p>17. pongono l'accento sul fatto che i progetti infrastrutturali previsti, in combinazione con gli opportuni provvedimenti di organizzazione dei trasporti, affiancano lo spostamento modale del traffico merci dalla strada alla rotaia con un utilizzo oculato delle risorse, al fine di migliorare la qualità di vita della popolazione, di</p>

<p>und gemeinschaftsrechtliche Umwelt-schutzziele umzusetzen, und um den Alpenraum als sensible Zone im Sinne der Alpenkonvention zu schützen und gleichzeitig effiziente Mobilität anzustreben;</p>	<p>attuare gli obiettivi di tutela ambientale internazionali e comunitari e di proteggere l'area alpina in quanto zona sensibile come stabilito dalla Convenzione delle Alpi, mirando nel contempo una mobilità efficiente;</p>
<p>18. sind der Auffassung, dass der Schutz der Menschen vor Schienenlärm einen Beitrag zur Akzeptanz des Verkehrsträgers leistet und dass gemeinsame Anstrengungen für eine Lärminderung nötig sind, um das Ziel einer wirksamen Entlastung der Anwohner von Schienenverkehrslärm zu erreichen;</p>	<p>18. ritengono che la tutela della popolazione dagli impatti acustici della ferrovia favorisca il consenso sociale di tale vettore di trasporto e che l'impegno comune per l'abbattimento dell'inquinamento acustico è necessario per alleviare efficacemente gli impatti alla popolazione causati dal rumore della ferrovia;</p>
<p>19. beabsichtigen in diesem Sinne geeignete Maßnahmen zur Schaffung von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu unterstützen, wie sie in der Alpenkonvention und ihren Protokollen, in der Gemeinsamen Erklärung von Zürich (Zürich-Prozess), in der makroregionalen Strategie für den Alpenraum (EUSALP) sowie in anderen alpenschützenden Initiativen festgelegt sind, die eine derartige Verkehrsverlagerung fördern und eine tatsächliche und optimierte Nutzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes unterstützen;</p>	<p>19. si propongono di offrire pertanto il proprio appoggio a provvedimenti adeguati che creino le condizioni quadro di politica dei trasporti, come previsto nella Convenzione delle Alpi e nei relativi protocolli, nella Dichiarazione di Zurigo (Processo di Zurigo), nella strategia macroregionale per la regione alpina (EUSALP) e da altre iniziative mirate alla tutela delle regioni alpine, per incentivare tale spostamento di traffico e promuovere un utilizzo effettivo e ottimizzato dell'asse ferroviario transeuropeo;</p>
<p>20. wollen sich, soweit mit nationalem Recht vereinbar, für eine bestmögliche Nutzung der verkehrspolitischen Instrumente einsetzen, die aufgrund der bestehenden europäischen Rahmenbedingungen bereits genutzt werden dürfen, wie z.B. Querfinanzierung als Finanzierungsquelle und Steuerungsinstrument für den Ausbau der Brennerschienenachse sowie das Instrument der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, wie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/76/EU⁵;</p>	<p>20. intendono adoperarsi, entro i limiti posti dalle normative nazionali, per il miglior possibile utilizzo degli strumenti di politica dei trasporti che possono già essere impiegati in base alle condizioni quadro esistenti in Europa, come per esempio il finanziamento incrociato sia come fonte di finanziamento che come strumento di gestione per il potenziamento dell'asse del Brennero, nonché lo strumento della Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti per l'uso di alcune infrastrutture, modificata più recentemente dalla Direttiva 2011/76/UE⁶;</p>

⁵ ABl. L 269 vom 14.10.2011, S. 1-16.

⁶ GU L 269 del 14/10/2011, pag. 1-16.

<p>21. betonen in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer Weiterentwicklung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, wie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/76/EU, die eine Kostenanlastung des Verkehrs ermöglicht und die dem Verursacherprinzip, der Kostenwahrheit und der Kostentransparenz Rechnung trägt;</p>	<p>21. sottolineano, in tal contesto, l'importanza di uno sviluppo ulteriore della Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti per l'uso di alcune infrastrutture, modificata più recentemente dalla Direttiva 2011/76/UE, che permette l'imputazione dei costi in base al principio "chi inquina paga", alla verità dei costi e alla trasparenza dei costi medesimi;</p>
<p>22. betonen die Notwendigkeit, dass die Europäische Union darüber hinaus die Rahmenbedingungen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene weiterhin stimuliert, damit entsprechende Maßnahmen bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels Wirksamkeit entfalten können;</p>	<p>22. enfatizzano la necessità della creazione di adeguate condizioni di contorno da parte dell'Unione Europea per continuare a spronare il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, affinché le apposite misure possano sviluppare i propri effetti nell'arco di tempo che ancora ci separa dalla messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero;</p>
<p>23. betonen die Notwendigkeit einer transparenten und klaren Kommunikation gegenüber den Bürgern und anderen Akteuren, die direkt vom Bau des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken betroffen sind;</p>	<p>23. sottolineano la necessità di una comunicazione trasparente e chiara nei confronti dei cittadini e delle altre parti direttamente interessate dalla realizzazione della Galleria di Base del Brennero e delle relative tratte di accesso;</p>
<p>24. begrüßen die Arbeit des Europäischen Koordinators zur Realisierung des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer auf europäischer Ebene, der unter Einbeziehung bestehender Kooperationsgremien die Koordination bei diesem Vorhaben vorantreibt;</p>	<p>24. accolgono con soddisfazione il lavoro del Coordinatore Europeo, efficace promotore a livello europeo della realizzazione del Corridoio Core TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, che coinvolge i gruppi di cooperazione interregionale già esistenti;</p>
<p>25. stellen bereits große Fortschritte in der Realisierung der gesamten Eisenbahnachse auf deutschem, österreichischem und italienischem Staatsgebiet fest und begrüßen die schrittweise Inbetriebnahme neuer Abschnitte dieser Strecke;</p>	<p>25. prendono atto dei notevoli progressi già ottenuti nella realizzazione dell'intero asse ferroviario su territorio tedesco, austriaco e italiano e accolgono con favore la graduale messa in esercizio di nuove tratte della linea;</p>
<p>26. begrüßen die Überarbeitung des Aktionsplans Brenner mit Hilfe der Brenner Corridor Platform.</p>	<p>26. accolgono con favore l'aggiornamento del Piano d'Azione Brennero in collaborazione con la Piattaforma del Corridoio del Brennero (BCP).</p>

<p>B. All dies vorausgesetzt, erklären die Unterzeichnenden einvernehmlich:</p>	<p>B. Tutto ciò premesso, i firmatari dichiarano di comune accordo:</p>
<p>1. die Brenner Corridor Platform (BCP) mit der weiteren Koordinierung entlang dieses Korridors zu beauftragen; die BCP hat hierzu den Brenner Aktionsplan 2009 überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht (BAP 2017). Der Aktionsplan ist dieser Gemeinsamen Absichtserklärung im Anhang beigelegt; die Arbeit der BCP soll sich am BAP orientieren;</p>	<p>1. di voler incaricare la Piattaforma del Corridoio del Brennero (BCP) dell'ulteriore coordinazione lungo questo corridoio; la BCP, a tal fine, ha rielaborato e aggiornato il Piano di Azione per il Brennero 2009 (BAP 2017). Il Piano d'Azione è allegato alla presente Dichiarazione di Intenti; la BCP intende orientare il proprio lavoro in base al BAP;</p>
<p>2. dass sich die BCP mindestens einmal jährlich zu einer Plenarsitzung treffen soll, um die Fortschritte der Umsetzung der Maßnahmen des Korridors und den Stand des BAP zu überprüfen;</p>	<p>2. che la BCP si dovrà incontrare almeno una volta all'anno in seduta plenaria per verificare i progressi nell'attuazione delle misure nel corridoio e lo stato del BAP;</p>
<p>3. dass sich die BCP Arbeitsgruppen je nach Bedarf treffen sollen, um den Austausch zwischen den verschiedenen Körperschaften und Partnern der drei Mitgliedsstaaten zu forcieren;</p>	<p>3. che i gruppi di lavoro della BCP dovranno organizzare degli incontri, qualora ve ne sia necessità, per incentivare lo scambio tra i vari enti e le parti coinvolte nei tre Stati membri;</p>
<p>4. dass die BCP und das ständige Sekretariat:</p>	<p>4. e che in particolare la BCP e la segreteria permanente dovranno:</p>
<p>4.1. bereits vorhandene Verkehrsstudien und Prognosen, welche für den Brenner unbedingt relevant sind, sammelt und deren Schlussfolgerungen dokumentieren und aufbereiten soll;</p>	<p>4.1 raccogliere gli studi e le previsioni sul traffico esistenti e assolutamente rilevanti per il Brennero, documentando e elaborando le relative conclusioni;</p>
<p>4.2. ein Monitoring über die Festlegung und die konkrete Umsetzung der Begleitmaßnahmen zur modalen Verlagerung von der Straße auf die Schiene durchführen sollen;</p>	<p>4.2 effettuare il monitoraggio della definizione e della concreta attuazione delle misure accompagnatorie per lo spostamento modale dalla strada alla rotaia;</p>
<p>4.3. die reale Verkehrsentwicklung beobachten sollen;</p>	<p>4.3 osservare il reale andamento dello sviluppo del traffico;</p>
<p>4.4. den BAP regelmäßig aktualisieren und den Fortschritt bei der Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen dokumentieren sollen;</p>	<p>4.4 aggiornare regolarmente il BAP, documentando i progressi fatti nell'attuazione delle misure in esso contenute;</p>

4.5. 2020 den BAP grundlegend überarbeiten sollen;	4.5 rielaborare completamente il BAP entro il 2020;
5. auch in Zukunft unterstützt werden sollen, um die weitere Zusammenarbeit im Brennerkorridor zu sichern.	5. fornire, anche in futuro, il sostegno atto a assicurare la collaborazione nel Corridoio del Brennero.

C. Die Verkehrs- und Infrastrukturminister von Deutschland, Österreich und Italien bekunden:	C. I Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti di Germania, Austria e Italia dichiarano:
1. ihre Absicht, die Planung und Realisierung der nationalen Abschnitte, welche Teil des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien-Mittelmeer sind, koordiniert voranzutreiben;	1. l'intenzione di proseguire nei lavori di progettazione e costruzione delle tratte nazionali rientranti nel corridoio centrale Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T;
2. ihre Absicht, die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel bedarfs- und diesbezüglich termingerecht abgestimmt auszubauen, sodass möglichst mit Fertigstellung des Brenner Basistunnels ein durchgängig leistungsfähiger und interoperabler Korridor zwischen München und Verona zur Verfügung steht;	2. l'intenzione di potenziare le linee d'accesso nord e sud della Galleria di Base del Brennero in base alle necessità e in tempo utile per garantire, possibilmente al completamento della Galleria di Base del Brennero, la presenza di un corridoio efficiente e interoperabile tra Monaco di Baviera e Verona;
3. die Verwendung (Österreich und Italien) von Mauteinnahmen, wie in der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, zuletzt geändert durch Richtlinie 2011/76/EU, vorgesehen, für die Finanzierung der Errichtung der Eisenbahninfrastruktur München – Verona, mit besonderem Augenmerk auf den Brenner Basistunnel, anzustreben;	3. di utilizzare (Austria e Italia) gli introiti provenienti dai pedaggi autostradali, ai sensi della Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti per l'uso di alcune infrastrutture, modificata più recentemente dalla Direttiva 2011/76/UE, per il finanziamento della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie tra Monaco di Baviera e Verona, con particolare riferimento alla Galleria di Base del Brennero;
4. alle Partner (Österreich, Italien und Deutschland) zu ermutigen, die Möglichkeiten eines angemessenen Rahmens für die Querfinanzierung oder geeignete ähnliche Maßnahmen auszuloten und sehen den Ergebnissen der TOLL+ Studie aus dem „Zürich-Prozess“ mit Freude entgegen;	4. di incoraggiare tutti i partner (Austria, Italia e Germania) ad esplorare condizioni quadro adeguate per il finanziamento incrociato o per misure simili idonee allo scopo e attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del "Processo di Zurigo";

<p>5. ihr gemeinsames Interesse an geeigneten abgestimmten verkehrslenkenden Maßnahmen;</p>	<p>5. il loro comune interesse all’attuazione di misure di gestione del traffico adeguate;</p>
<p>6. das Erfordernis für die Europäische Union, die Entwicklung von Rahmenbedingungen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, mit besonderem Augenmerk auf den Brennerkorridor, zu untersuchen;</p>	<p>6. la necessità che l’Unione Europea verifichi con particolare riferimento al Corridoio del Brennero, lo sviluppo di condizioni di contorno atte a promuovere lo spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia;</p>
<p>7. den Willen, sich gemeinsam für eine höchstmögliche Kofinanzierung (z.B. durch die Connecting Europe Facility) der noch ausstehenden Baulose der südlichen und nördlichen Zulaufstrecken von Seiten der Europäischen Union einzusetzen, um die Realisierung des gesamten grenzüberschreitenden Korridors zwischen München und Verona bedarfsgerecht ausbauen zu können;</p>	<p>7. di impegnarsi per ottenere il massimo cofinanziamento dell’Unione Europea (ad esempio attraverso la Connecting Europe Facility) per i lotti di costruzione ancora aperti delle tratte di accesso sud e nord, per poter potenziare l’intero corridoio transfrontaliero tra Monaco di Baviera e Verona in maniera conforme alle necessità;</p>
<p>8. eine Harmonisierung der Sicherheitsstandards im Brenner Basistunnel und auf den neuen Zulaufstrecken anzustreben, um bis zur Inbetriebnahme die Schaffung harmonisierter Betriebsführungsregeln zu ermöglichen;</p>	<p>8. di mirare all’armonizzazione degli standard di sicurezza nella Galleria di Base del Brennero e sulle nuove tratte di accesso affinché, entro la messa in esercizio si creino dei regolamenti omogenei di gestione dell’esercizio;</p>

<p>D. Darüber hinaus erklären die Verkehrs- und Infrastrukturminister Deutschlands, Österreichs und Italiens für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich die Absicht:</p>	<p>D. I Ministri dei Trasporti e delle Infrastrutture di Germania, Austria e Italia, ciascuno per quanto concerne la propria sfera di competenza, dichiarano l’intenzione di:</p>
<p>1. Für Deutschland:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Ausbau des Brenner Nordzulaufs, welcher im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf unter der lfd. Nr. 7 ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (- Kufstein) enthalten ist, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bedarfs- und diesbezüglich zeitgerecht umzusetzen; 	<p>1. Per la Germania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attuare, in base alle necessità e in tempo utile, il potenziamento della tratta di accesso nord al Brennero, già contenuto nel Piano generale nazionale dei trasporti 2030 come Nuovo Progetto Prioritario Misura dal n.7 consecutivo ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (- Kufstein), nell’ambito dei fondi resi disponibili a livello di

<ul style="list-style-type: none"> - die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Österreich im gemeinsamen Planungsraum des Brenner Nordzulaufs weiterhin zu unterstützen, um den Trassenausbau unter Miteinbezug der örtlichen Bevölkerung voranzutreiben; - die Möglichkeiten einer nachhaltigen Förderung der Schienennutzung für den Güter- und Personentransport zu prüfen, um gemeinsam mit Italien und Österreich eine abgestimmte Umsetzung im Brennerkorridor vorzubereiten; - die Möglichkeiten der Umrüstung von Güterwaggons durch die Förderung von neueren und leiseren Techniken zu überprüfen; - die Möglichkeit einer Annäherung der Mautgebühren entlang des Brennerkorridors zu prüfen, um den Umwegverkehr einzuschränken und somit zum Ziel der Verkehrsverlagerung beizutragen. In diesem Zusammenhang wird den Ergebnissen der TOLL+ Studie der Zürich-Gruppe mit Freude entgegengesehen; - die Partner Österreich und Italien zu ermutigen, die Möglichkeiten eines angemessenen Rahmens für die Querfinanzierung oder geeignete ähnliche Maßnahmen auszuloten. Auch in diesem Zusammenhang wird den Ergebnissen der TOLL+ Studie der Zürich-Gruppe mit Freude entgegengesehen; - Ausbau und die Schaffung, sofern möglich bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels, von Güterterminals zur Verlagerung des Güterverkehrs auf den TEN-V Kernnetzkorridor Skandinavien-Mittelmeer und insbesondere auf den Brennerkorridor im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel voranzutreiben. 	<p>Bilancio;</p> <ul style="list-style-type: none"> - proseguire la collaborazione transfrontaliera con l’Austria nell’area di progettazione congiunta per la tratta di accesso nord al Brennero, per continuare il potenziamento della tratta con il coinvolgimento della popolazione locale; - valutare le possibili modalità per promuovere, in maniera sostenibile, l’utilizzo del vettore rotaia per il trasporto di merci e passeggeri, al fine di concordare con Italia e Austria le modalità di attuazione nel Corridoio del Brennero; - verificare le possibilità di ammodernamento dei vagoni merci, promuovendo soluzioni tecniche più innovative e silenziose; - verificare la possibilità di armonizzazione dei pedaggi lungo il Corridoio del Brennero per limitare la deviazione dei flussi di traffico su determinate direttrici e contribuire così allo spostamento modale. In tale ambito si attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del Gruppo di Zurigo; - incoraggiare i partner Austria e Italia ad esplorare condizioni quadro adeguate per il finanziamento incrociato o per misure simili idonee allo scopo. Anche a tal fine, si attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del Gruppo di Zurigo; - proseguire, possibilmente entro la messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero, le attività di potenziamento e realizzazione di centri intermodali per il trasferimento modale del trasporto merci sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T e soprattutto sul Corridoio del Brennero nei limiti delle risorse finanziarie disponibili.
--	---

2. Für Österreich:

- den Abschnitt des Brenner Nordzulaufs zwischen Kundl/Radfeld und Kufstein bedarfs- und zeitgerecht auszubauen, um genügend Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene sicherstellen zu können;
- die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Deutschland im gemeinsamen Planungsraum des Brenner Nordzulaufs weiterhin zu unterstützen, um den Trassenausbau unter Miteinbezug der örtlichen Bevölkerung voranzutreiben;
- den Bau des Brenner Basistunnels gemeinsam mit Italien zeitgerecht bis 2027 durchzuführen und dazu alle notwendigen Schritte, insbesondere der Finanzierung des Vorhabens, vorzunehmen;
- die Möglichkeiten einer nachhaltigen Förderung der Schienennutzung für den Güter- und Personenverkehr zu prüfen, um gemeinsam mit Italien und Deutschland eine abgestimmte Umsetzung im Brennerkorridor zu ermöglichen;
- die Möglichkeiten der Umrüstung von Güterwaggons durch die Förderung von neueren und leiseren Techniken zu überprüfen;
- die Möglichkeit einer Annäherung der Mautgebühren entlang des Brennerkorridors zu prüfen, um den Umwegverkehr einzuschränken und somit zum Ziel der Verkehrsverlagerung beizutragen.
In diesem Zusammenhang wird den Ergebnissen der TOLL+ Studie der Zürich-Gruppe mit Freude entgegengesehen;
- die Verwendung (Österreich und Italien) von Mauteinnahmen wie in der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege

2. Per l'Austria:

- potenziare, in base alle necessità e in tempo utile, il tratto della linea di accesso nord al Brennero tra Kundl/Radfeld e Kufstein per poter garantire capacità sufficienti per il trasporto di passeggeri e merci su rotaia;
- proseguire la collaborazione transfrontaliera con la Germania nell'area di progettazione congiunta per la tratta di accesso nord al Brennero, per continuare il potenziamento della tratta con il coinvolgimento della popolazione locale;
- realizzare la Galleria di Base del Brennero insieme all'Italia in tempo utile entro il 2027 e di voler intraprendere tutti i passi necessari a questo fine, in particolare quelli riguardanti il finanziamento del progetto;
- valutare le possibili modalità per promuovere, in maniera sostenibile, l'utilizzo del vettore rotaia per il trasporto di merci e passeggeri, al fine di concordare con Italia e Germania le modalità di attuazione nel Corridoio del Brennero;
- verificare le possibilità di ammodernamento dei vagoni merci, promuovendo soluzioni tecniche più innovative e silenziose;
- verificare la possibilità di armonizzazione dei pedaggi lungo il Corridoio del Brennero per limitare la deviazione dei flussi di traffico su determinate direttrici e contribuire così allo spostamento modale.
In tale ambito si attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del Gruppo di Zurigo;
- utilizzare (Austria e Italia) gli introiti provenienti dai pedaggi autostradali, ai sensi della Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti per

<p>durch schwere Nutzfahrzeuge, zuletzt geändert durch Richtlinie 2011/76/EU vorgesehen, für die Finanzierung der Errichtung der Eisenbahninfrastruktur München – Verona, mit besonderem Augenmerk auf den Brenner Basistunnel, anzustreben;</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Partner Italien und Deutschland zu ermutigen, die Möglichkeiten eines angemessenen Rahmens für die Querfinanzierung oder geeignete ähnliche Maßnahmen auszuloten. Auch in diesem Zusammenhang wird den Ergebnissen der TOLL+ Studie der Zürich-Gruppe mit Freude entgegengesehen; - den Ausbau und die Schaffung, sofern möglich bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels, von Güterterminals zur Verlagerung des Güterverkehrs auf den TEN-V Kernnetzkorridor Skandinavien-Mittelmeer und insbesondere auf den Brennerkorridor im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel voranzutreiben. 	<p>l'uso di alcune infrastrutture, modificata più recentemente dalla Direttiva 2011/76/UE, per il finanziamento della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie tra Monaco di Baviera e Verona, con particolare riferimento alla Galleria di Base del Brennero;</p> <ul style="list-style-type: none"> - incoraggiare i partner Italia e Germania ad esplorare condizioni quadro adeguate per il finanziamento incrociato o per misure simili idonee allo scopo. Anche a tal fine, si attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del Gruppo di Zurigo; - proseguire, possibilmente entro la messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero, le attività di potenziamento e realizzazione di centri intermodali per il trasferimento modale del trasporto merci sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T e soprattutto sul Corridoio del Brennero nei limiti delle risorse finanziarie disponibili.
<p>3. Für Italien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Bau des Brenner Basistunnels gemeinsam mit Österreich zeitgerecht bis 2027 durchzuführen und dazu alle notwendigen Schritte, insbesondere die Finanzierung des Vorhabens, vorzunehmen; - den Ausbau des Brenner Südzulaufs Franzensfeste-Verona im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bedarfs- und zeitgerecht umzusetzen; - die Planungen der nicht prioritären Abschnitte zeitgerecht einzuleiten, damit keine Kapazitätsengpässe im Südzulauf entstehen; - die Verwendung (Österreich und Italien) von Mauteinnahmen wie in der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren 	<p>3. Per l'Italia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare la Galleria di Base del Brennero insieme all'Austria in tempo utile entro il 2027 e di voler intraprendere tutti i passi necessari a questo fine, in particolare quelli riguardanti il finanziamento del progetto; - attuare il potenziamento della tratta di accesso sud al Brennero tra Fortezza e Verona, in base alle necessità e in tempo utile e nell'ambito dei fondi resi disponibili a livello di Bilancio; - avviare per tempo la progettazione delle sezioni non prioritarie per evitare la formazione di colli di bottiglia sulla linea di accesso sud; - utilizzare (Austria e Italia) gli introiti provenienti dai pedaggi autostradali, ai sensi della Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti per l'uso di alcune

für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, zuletzt geändert durch Richtlinie 2011/76/EU vorgesehen, für die Finanzierung der Errichtung der Eisenbahninfrastruktur München – Verona, mit besonderem Augenmerk auf den Brenner Basistunnel, anzustreben;

- die Partner Österreich und Deutschland zu ermutigen, die Möglichkeiten eines angemessenen Rahmens für die Querfinanzierung oder geeignete ähnliche Maßnahmen auszuloten. In diesem Zusammenhang wird den Ergebnissen der TOLL+ Studie der Zürich-Gruppe mit Freude entgegengesehen;
- die Querfinanzierung der südlichen Zulaufstrecken in der Konzession der Brennerautobahn A22 zu verankern;
- die Möglichkeiten einer nachhaltigen Förderung der Schienennutzung für den Güter- und Personenverkehr zu prüfen, um gemeinsam mit Deutschland und Österreich eine abgestimmte Umsetzung im Brennerkorridor zu ermöglichen;
- die Möglichkeiten der Umrüstung von Güterwaggons durch die Förderung von neueren und leiseren Techniken zu überprüfen;
- die Möglichkeit einer Annäherung der Mautgebühren entlang des Brennerkorridors zu prüfen, um den Umwegverkehr einzuschränken und somit zum Ziel der Verkehrsverlagerung beizutragen.
Auch in diesem Zusammenhang wird den Ergebnissen der TOLL+ Studie der Zürich-Gruppe mit Freude entgegengesehen;
- den Ausbau und die Schaffung, sofern möglich bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels, von Güterterminals zur Verlagerung des Güterverkehrs auf den TEN-V Kernnetzkorridor Skandinavien-Mittelmeer

infrastrutture, modificata più recentemente dalla Direttiva 2011/76/UE, per il finanziamento della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie tra Monaco di Baviera e Verona, con particolare riferimento alla Galleria di Base del Brennero;

- incoraggiare i partner Austria e Germania ad esplorare condizioni quadro adeguate per il finanziamento incrociato o per misure simili idonee allo scopo. A tal fine, si attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del Gruppo di Zurigo;
- sancire il finanziamento incrociato delle tratte di accesso sud nella concessione dell'autostrada del Brennero A22;
- valutare le possibili modalità per promuovere, in maniera sostenibile, l'utilizzo del vettore rotaia per il trasporto di merci e passeggeri, al fine di concordare con Germania e Austria le modalità di attuazione e nel Corridoio del Brennero;
- verificare le possibilità di ammodernamento dei vagoni merci, promuovendo soluzioni tecniche più innovative e silenziose;
- verificare la possibilità di armonizzazione dei pedaggi lungo il Corridoio del Brennero per limitare la deviazione dei flussi di traffico su determinate direttrici e contribuire così allo spostamento modale.
Anche in tale ambito si attendono con interesse i risultati dello studio TOLL+ del Gruppo di Zurigo;
- proseguire, possibilmente entro la messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero, le attività di potenziamento e realizzazione di centri intermodali per il trasferimento modale del trasporto merci sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T e

<p>und insbesondere auf dem Brennerkorridor im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel voranzutreiben.</p>	<p>soprattutto sul Corridoio del Brennero nei limiti delle risorse finanziarie disponibili.</p>
---	---

<p>E. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG, ÖBB-Infrastruktur AG und RFI S.p.A. erklären für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich die Absicht:</p>	<p>E. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria DB NETZ AG, ÖBB-Infrastruktur AG e RFI S.p.A., ciascuno per la propria sfera di competenza, dichiarano l'intenzione di:</p>
<p>1. weiterhin der BCP Arbeitsgruppe Infrastruktur regelmäßig die nationalen Zugzahlen für den Brennerkorridor zur Verfügung zu stellen, um einen Überblick über die Verkehrsentwicklung am Brenner erstellen zu können, und somit auch den zukünftigen Kapazitätsbedarf abschätzen zu können;</p>	<p>1. continuare a mettere a disposizione del Gruppo di Lavoro Infrastrutture della BCP, a intervalli regolari, i dati nazionali sul numero dei treni nel Corridoio del Brennero, per poter avere una panoramica sull'andamento del traffico sulla direttrice del Brennero e poter in tal modo valutare anche le esigenze future in termini di capacità;</p>
<p>2. den langfristigen Ausbaubedarf der öffentlichen Güterterminals mit einer Verkehrsrelation zum Brennerkorridor, in direktem Zusammenhang mit den Verkehrsprognosen, dem Infrastrukturausbau und den Streckenkapazitäten der Linie München-Verona abzustimmen und bei entsprechendem Erfordernis weitere Untersuchungen durchzuführen;</p>	<p>2. concertare le esigenze di potenziamento a lungo termine dei centri intermodali pubblici aventi relazioni di traffico con il Brennero, in diretta correlazione con le previsioni di traffico, col potenziamento delle infrastrutture e con le capacità della linea Monaco-Verona nonché, ove necessario, di voler far eseguire eventuali ulteriori studi;</p>
<p>3. kurz- und mittelfristig die erforderlichen zusätzlichen Umschlagkapazitäten in öffentlichen Güterterminals, gemäß den nationalen Ausbauplänen und unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, zu schaffen, um sowohl den erwarteten Zuwachs an Güterverkehr im Brennerkorridor abwickeln zu können, als auch den zukünftig geltenden Zuglängen von 740m auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz gerecht werden zu können;</p>	<p>3. creare, a breve e medio termine, le ulteriori capacità necessarie per la gestione di merci nei centri intermodali pubblici, ai sensi dei piani di potenziamento nazionali e a condizione che siano disponibili le risorse di budget, per poter far fronte alla crescita prevista del traffico merci lungo il Corridoio del Brennero nonché gestire i moduli treno, lunghi 740 m, previsti in futuro sulla rete di trasporto transeuropea;</p>

<p>4. eine mittelfristige Konzeption und Schaffung – unter dem Vorbehalt verfügbarer Haushaltsmittel – von Terminals für den Containerverkehr, falls dies nachweisbar notwendig ist und nach vorhergehender technisch-wirtschaftlicher Prüfung, um dem Zuwachs nach Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels Rechnung zu tragen;</p>	<p>4. progettare e realizzare, a medio termine, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, ove ne sia stata dimostrata l'esigenza e previa valutazione tecnico-economica, dei centri per il traffico di container, per poter far fronte alla crescita di tale tipologia di traffico una volta entrata in esercizio la Galleria di Base del Brennero;</p>
<p>5. das einheitliche europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System – ERTMS) mit den Komponenten Europäisches Zugleitsystem (European Train Control System – ETCS) und Bahn-Mobilfunksystem GSMR im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der nationalen Ausbaupläne über die Kernnetzkorridore, welche im neuen European Deployment Plan zusammengefasst werden, einzuführen;</p>	<p>5. introdurre, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, il sistema unitario europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System – ERTMS) con i componenti europei di comando e controllo (European Train Control System – ETCS) e il sistema di telecomunicazioni mobile per la ferrovia GSMR, secondo i piani di potenziamento nazionali per i Corridoi della rete Centrale che confluiranno nel nuovo European Deployment Plan 2016;</p>
<p>6. weitere Aspekte der Interoperabilität zu harmonisieren, damit kurzfristig die möglichen Kapazitäten der bestehenden Eisenbahnlinien bedarfsgerecht optimiert werden können. Diese Aktion soll in Zusammenarbeit mit Rail Freight Corridor ScanMed und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) durchgeführt werden, wobei Priorität der Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches gegeben wird;</p>	<p>6. armonizzare ulteriori aspetti dell'interoperabilità, per poter ottimizzare già a breve termine e secondo le esigenze le capacità potenziali delle linee esistenti. Questa azione dovrà essere eseguita di concerto con Rail Freight Corridor ScanMed e le imprese del trasporto ferroviario, dando particolare priorità al miglioramento della comunicazione e allo scambio di dati;</p>
<p>7. Gesamtbetrachtung für den Brennerkorridor zwischen München und Verona. Innovative und zukunftsorientierte Regelungen und Bedingungen für den Eisenbahnbetrieb zu analysieren und umzusetzen (beispielsweise durch Harmonisierung der Dispositionsregeln, des Datenaustausches, der IT-Systeme und -Anwendungen und der Maßnahmen im Fall von Schäden oder Unregelmäßigkeiten, sowie durch minimierte Schnittstellen zwischen den und optimale Organisation der Verkehrsleitzentralen), mit dem Ziel, unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen und Eigenschaften des</p>	<p>7. Visione globale per il Corridoio del Brennero Monaco-Verona. Analizzare e attuare regole e condizioni innovative e orientate al futuro per l'esercizio ferroviario (per esempio, armonizzando le regole di circolazione, lo scambio di dati, i sistemi e gli strumenti IT e gli interventi in caso di irregolarità, nonché minimizzando le interfacce tra i centri di comando e controllo ed organizzando i medesimi in maniera ottimale), con l'intento di garantire un esercizio il più possibile improntato a criteri di economicità e di massima disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria tenendo in considerazione le</p>

<p>Brennerkorridors, einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb und die höchstmögliche Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.</p> <p>Im Hinblick auf diese Ziele ein Betriebskonzept für den Brennerkorridor zwischen München und Verona auszuarbeiten, um einen effizienten Betrieb sicherzustellen, und dementsprechend ein gemeinsames Betriebskonzept für den Brenner Basistunnel auszuarbeiten.</p>	<p>circostanze e caratteristiche specifiche del Corridoio del Brennero.</p> <p>Alla luce di questi obiettivi, elaborare il modello operativo per il Corridoio del Brennero Monaco - Verona al fine di garantire l'esercizio efficiente e, conseguentemente, elaborare un modello operativo comune per la Galleria di Base del Brennero.</p>
<p>8. Auf der Grundlage der unter Punkt E7 beschriebenen Ergebnisse, Betriebsregelungen zu entwickeln, um diese in die Projektierung der Zugsicherungs-, Zugsteuerungs- und Signalgebungssysteme des Brennerkorridors zu integrieren.</p>	<p>8. Sulla base dei risultati descritti al punto E7, sviluppare regole di esercizio al fine di integrarle nella progettazione dei sistemi di comando, controllo e segnalamento del Corridoio del Brennero.</p>

<p>F. Der Bayerische Verkehrsminister/ die Landeshauptleute/ die Präsidenten der Länder/Provinzen erklären für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich die Absicht:</p>	<p>F. Il Ministro dei Trasporti Bavarese/ i Presidenti delle Province/Regioni ognuno per il proprio ambito di competenza, dichiarano l'intenzione di:</p>
<p>1. das gemeinsame Umwelt- und Lärmmonitoring zwischen München und Verona seitens der örtlich zuständigen Umwelt- und Verkehrsbehörden fortzuführen und zu unterstützen;</p>	<p>1. proseguire e sostenere, attraverso la autorità competenti per l'ambiente e il traffico, tutte le attività di monitoraggio ambientale e dell'inquinamento acustico tra Monaco di Baviera e Verona;</p>
<p>2. verkehrsorganisatorische Konsequenzen aus dem Umweltmonitoring zu unterstützen und sie gemeinsam zu koordinieren;</p>	<p>2. sostenere e coordinare in modo congiunto le attività derivanti dal monitoraggio ambientale in termini di organizzazione del traffico;</p>
<p>3. mit infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu fördern;</p>	<p>3. promuovere tutti i provvedimenti infrastrutturali e relativi alla politica dei trasporti a favore del trasporto combinato non accompagnato;</p>

<p>4. die Ausdehnung des Angebots der Rollenden Landstraße in die nördliche und südliche Richtung zu unterstützen;</p>	<p>4. sostenere l'estensione dell'autostrada viaggiante verso nord e sud;</p>
<p>5. die Verfügbarkeit der Umsetzungsinstrumente der transeuropäischen Verkehrsnetzpolitik, wie z.B. Korridor Koordination, TEN-V Finanzierung und innovative Finanzierungsinstrumente bestmöglich zu nutzen;</p>	<p>5. sfruttare al meglio gli strumenti disponibili per l'attuazione della politica dei trasporti transeuropea, quali la coordinazione del corridoio, i finanziamenti TEN-T e gli innovativi strumenti di finanziamento;</p>
<p>6. dass insbesondere für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte <i>best practices</i> ausgetauscht werden, Hindernisse identifiziert werden und geeignete Lösungen untersucht werden.</p>	<p>6. effettuare, in particolare per i tratti transfrontalieri più importanti, uno scambio di <i>best practices</i>, per identificare i relativi ostacoli e cercare le soluzioni più adatte.</p>

Bundesminister für Verkehr und digitale
Infrastruktur, Bundesrepublik Deutschland

Ministro federale di Trasporti e
dell'Infrastruttura digitale, Repubblica federale
di Germania

.....
Andreas Scheuer

Bundesminister für Verkehr, Innovation und
Technologie, Republik Österreich

Ministro federale di Trasporti, dell'Innovazione
e delle Tecnologie, Repubblica d'Austria

.....
Norbert Hofer

Minister für Infrastruktur und Transport,
Italienische Republik

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Repubblica Italiana

.....
Danilo Toninelli

Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG

Amministratore Delegato di DB Netz AG

.....
Frank Sennhenn

Mitglied des Vorstandes der ÖBB-Infrastruktur
AG

Amministratore Delegato di ÖBB-Infrastruktur
AG

.....
Franz Bauer

Vorstandsvorsitzender der Rete Ferroviaria
Italiana

Amministratore Delegato e Direttore Generale
di Rete Ferroviaria Italiana

.....
Maurizio Gentile

Bayrischer Verkehrsminister

Ministro dei Trasporti Bavarese

.....
Ilse Aigner

Landeshauptmann Land Tirol

Presidente del Land Tirol

.....
Günther Platter

Landeshauptmann Autonome Provinz Bozen

Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano

.....
Arno Kompatscher

Landeshauptmann Autonome Provinz Trient

Presidente della Provincia Autonoma di Trento

.....
Ugo Rossi

Präsident Region Veneto

Presidente della Regione del Veneto

.....
Luca Zaia