



Rhône-Alpes Région

AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE



DIE ZENTRALSCHWEIZER REGIERUNGSKONFERENZ

DAS LAND TIROL

LA RÉGION RHÔNE-ALPES

DIE AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL

LA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

LA REGIONE PIEMONTE

LA REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA

LA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

**RESOLUTION DES REGIONS ALPINES POUR UNE STRATEGIE DE
TRANSPORT COMMUNE iMONITRAF!**

**RISOLUZIONE DELLE REGIONI ALPINE PER UNA STRATEGIA DEI
TRASPORTI COMUNE iMONITRAF!**

**RESOLUTION DER ALPENREGIONEN FÜR EINE GEMEINSAME
iMONITRAF!- VERKEHRSTRATEGIE**



Dans le prolongement de la Déclaration commune MONITRAF signée le 23 janvier 2008 à Innsbruck, la Région Rhône-Alpes, la Province autonome de Bolzano, la Région autonome de la Vallée d'Aoste, la Région Piémont, la Région Frioul-Vénétie Julienne, le Canton du Tessin, la Conférence des Gouvernements de Suisse Centrale et le Land du Tyrol réitèrent **leur volonté de mettre en place un système de transports ambitieux et exemplaire pour les Alpes.**

1. FACE AUX ENJEUX COMMUNS IDENTIFIÉS DANS LE CADRE DE MONITRAF...

Le projet MONITRAF a offert aux régions alpines un cadre de coopération privilégié pour souligner l'absolue nécessité d'un **système de transport efficace et durable pour l'ensemble du massif alpin**

- Les régions alpines sont en effet particulièrement sensibles aux impacts négatifs des trafics de marchandises et de voyageurs. Les nuisances atmosphériques et sonores générées par ces trafics présentent des risques accrus et entraînent des effets démultipliés en zone de montagne, en raison de caractéristiques topographiques singulières, de ressources spatiales limitées et d'une vulnérabilité particulièrement forte des écosystèmes. L'intensification du trafic étant amenée à se poursuivre, les régions alpines se doivent d'agir ensemble pour préserver l'environnement ainsi que la santé et la qualité de vie

In seguito alla Dichiarazione congiunta MONITRAF, firmata a Innsbruck il 23 gennaio 2008, la Regione Rhône-Alpes, la Provincia autonoma di Bolzano, la Regione autonoma Valle d'Aosta, la Regione Piemonte, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, il Canton Ticino, la Conferenza dei Governi della Svizzera Centrale e il Land del Tirolo ribadiscono **la loro volontà di sviluppare un sistema di trasporti per le Alpi ambizioso ed esemplare.**

1. A FRONTE DELLE SFIDE COMUNI INDIVIDUATE DA MONITRAF...

Il progetto MONITRAF ha offerto alle Regioni alpine un ambito di cooperazione privilegiato per sottolineare l'assoluto bisogno di un **sistema di trasporti efficiente e sostenibile nell'intero arco alpino.**

- Le Regioni alpine sono infatti particolarmente sensibili agli impatti negativi del trasporto merci e passeggeri. L'inquinamento atmosferico ed acustico causato dal traffico comporta dei rischi maggiori con degli effetti amplificati nelle zone di montagna, a causa delle loro specifiche caratteristiche topografiche, delle risorse spaziali limitate e dei loro ecosistemi particolarmente vulnerabili. Poiché il traffico è destinato ad aumentare, le Regioni alpine devono unire le forze allo scopo di salvaguardare tanto l'ambiente quanto la salute e la qualità di vita dei loro abitanti.

Im Anschluss an die mit Datum vom 23. Januar 2008 in Innsbruck unterzeichnete MONITRAF-Erklärung bekräftigen die Region Rhône-Alpes, die autonome Provinz Bozen, die autonome Region Aostatal, die Region Piemont, die Region Friaul-Julisch-Venetien, der Kanton Tessin, die Konferenz der Regierungen der Zentralschweiz und das Land Tirol erneut **ihre Bereitschaft zur Umsetzung einer ambitionierten und beispielhaften Verkehrsstrategie für die Alpen.**

1. ANGESICHTS DER IM RAHMEN VON MONITRAF IDENTIFIZIERTEN GEMEINSAMEN HERAUSFORDERUNGEN...

Das MONITRAF-Projekt gab den Alpenregionen einen besonderen Rahmen der Zusammenarbeit, um die absolute Notwendigkeit eines **effizienten und nachhaltigen Verkehrskonzepts für die gesamte Alpenregion zu betonen.**

- Die Alpenregionen sind ganz besonders empfindlich gegen die negativen Auswirkungen des Güter- und Personenverkehrs. Verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelästigung stellen in Gebirgsregionen aufgrund von deren speziellen topografischen Eigenschaften, deren begrenztem Raum und den hochempfindlichen Ökosystemen größere Risiken dar und haben überproportionale Auswirkungen. Da das Verkehrsaufkommen unweigerlich weiter zunehmen wird, müssen die Alpenregionen sich zusammenschließen, um nicht nur die Umwelt, sondern auch die Gesundheit und die Lebensqualität ihrer

de leurs populations.

- Les transports contribuent activement à l'amélioration des conditions de vie des populations et à l'attractivité des territoires. Clé de voûte des échanges, ils sont également garants de la vitalité économique des régions. Un système de transport durable ambitieux pour les Alpes doit soutenir des échanges économiques, sociaux et culturels dynamiques.
- Les transports alpins ont connu plusieurs grands accidents traumatisants, rappelant ainsi la menace permanente qu'ils peuvent représenter pour la sécurité des populations. Un système de transport durable doit également apporter la garantie d'un niveau de sécurité et de sûreté maximal, aussi bien pour les trafics routiers que ferroviaires.

Le projet iMONITRAF! propose de franchir une nouvelle étape pour entrer dans le temps de l'action.

2. ...LES REGIONS ALPINES PROPOSENT AVEC iMONITRAF! UNE STRATEGIE COMMUNE AMBITIEUSE ET VOLONTARISTE...

Par leur collaboration étroite dans le cadre du projet européen iMONITRAF!, et dans le souci de prévenir tout report de trafic entre itinéraires, **les régions alpines ont développé une stratégie commune fondée sur une politique de report modal ambitieuse et volontariste** intégrant le transport de marchandises et de voyageurs.

- I trasporti contribuiscono attivamente al miglioramento delle condizioni di vita e all'attrattiva dei territori. Inoltre, rafforzando gli scambi garantiscono la vitalità economica delle regioni. Un sistema di trasporti ambizioso e sostenibile per le Alpi deve favorire la dinamicità degli scambi economici, sociali e culturali.
- Nell'arco alpino si sono avverati molteplici incidenti gravi che hanno ricordato quanto i trasporti possano costituire una costante minaccia per la sicurezza della popolazione. Un sistema di trasporti sostenibile deve pertanto garantire il massimo livello di protezione e sicurezza, sia per i trasporti su strada che ferroviari.

Il progetto iMONITRAF! propone di entrare in una nuova fase, incentrata sull'azione.

2. ...CON iMONITRAF!, LE REGIONI ALPINE PROPONGONO UNA STRATEGIA CONGIUNTA, AMBIZIOSA E PROATTIVA...

Attraverso la stretta collaborazione instauratasi nell'ambito del progetto europeo iMONITRAF!, ponendo attenzione a evitare il semplice trasferimento del traffico tra arterie stradali, **le Regioni alpine hanno sviluppato una strategia comune, basata su una politica ambiziosa e attiva di trasferimento modale**, comprendente sia il trasporto

Bewohner zu schützen.

- Der Verkehr bildet einen aktiven Beitrag zu verbesserten Lebensbedingungen und zur Anziehungskraft von Gebieten. Er bildet auch die Grundlage jeglichen Austauschs und hilft, die wirtschaftliche Lebensfähigkeit von Regionen zu sichern. Ein ambitiöses nachhaltiges Verkehrskonzept für die Alpen muss den dynamischen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Austausch unterstützen.
- Mehrere größere und verheerende Verkehrsunfälle in den Alpen haben verdeutlicht, dass der Verkehr durch die Alpen eine ständige Gefahr für die Sicherheit sein kann. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept muss also ein Höchstmaß an Sicherheit und Risikofreiheit garantieren, sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr.

Das iMONITRAF!-Projekt hat es sich zum Anliegen gemacht, in eine neue, maßnahmenfokussierte Phase einzutreten.

2. ...MIT iMONITRAF! LEGEN DIE ALPENREGIONEN EINE GEMEINSAME AMBITIÖSE UND AKTIVE STRATEGIE VOR...

Durch ihre enge Zusammenarbeit im Rahmen des europäischen iMONITRAF!-Projektes und aufgrund ihrer Besorgnis, jegliche Verlagerung zwischen Routen zu verhindern, **haben die Alpenregionen eine gemeinsame Strategie entwickelt; diese beruht auf einer ambitiösen und aktiven Politik der modalen Umverteilung**, einschließlich des

merci che il trasporto passeggeri.

Güter- und Personenverkehrs.

Une vision partagée d'objectifs à atteindre est à la base de cette stratégie. D'ici 2020, la réalisation de leurs objectifs en matière de préservation de l'environnement et la réduction de 20% des émissions de CO₂ comptent parmi les plus grands défis qui se posent aux Régions alpines. L'exploitation maximale des capacités ferroviaires constitue par ailleurs un autre objectif à plus long terme. Cette vision partagée se décline en des objectifs de plafonnement du trafic spécifiques à chaque corridor alpin.

Cette stratégie commune repose sur un plan d'action phasé pour atteindre ces objectifs de trafic. Ce plan d'action, qui a pour ligne directrice l'amélioration de la chaîne de transport et de la gestion des trafics, comprend un ensemble de mesures de court et moyen terme à mettre en œuvre respectivement aux horizons 2020 et 2030.

2.1 Améliorer la performance globale de la chaîne de transport

Une chaîne de transport performante doit reposer sur des modes de transports collectifs et massifiés les plus propres et les plus économes en énergie possible. Pour le transport routier, il est impératif de s'assurer que les véhicules les plus efficaces d'un point de vue énergétique et présentant le moins d'émissions possibles sont utilisés. **Des solutions technologiques innovantes doivent être élaborées pour réduire l'empreinte écologique de ces véhicules.** Toutefois, les technologies innovantes sur les véhicules ne suffiront pas à contrer de manière satisfaisante les effets négatifs du trafic

Alla base della strategia vi è una condivisione degli obiettivi da raggiungere. Entro il 2020, le Regioni alpine dovranno affrontare tra le grandi sfide la realizzazione dei loro obiettivi ambientali e una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂. Tra gli altri obiettivi a lungo termine vi è lo sfruttamento ottimale delle connessioni ferroviarie. Questa visione comune si realizza tramite misure di limitazione del traffico con soglie specifiche a ogni corridoio alpino.

Questa strategia comune si fonda su un piano d'azione a fasi successive, allo scopo di soddisfare questi obiettivi di flussi di traffico. Questo piano d'azione, la cui linea direttrice è il miglioramento della catena dei trasporti e della gestione dei flussi di traffico, comprende una serie di misure comuni a breve e medio termine da realizzare, rispettivamente, entro il 2020 e il 2030.

2.1 Miglioramento della performance generale della catena dei trasporti

Una catena dei trasporti efficace deve essere fondata sulle più pulite e energeticamente più efficienti modalità di trasporto collettivo e all'ingrosso. Per i trasporti stradali, è necessario garantire l'impiego di veicoli efficienti da un punto di vista energetico e a più basse emissioni. **Devono essere sviluppate soluzioni tecnologiche innovative allo scopo di limitare l'impronta ambientale di questi veicoli.** Tuttavia, le tecnologie innovative non saranno sufficienti per limitare efficacemente gli impatti negativi del traffico stradale. Devono essere trovate

Die Grundlage für die Strategie ist ein gemeinsames Verständnis der Ziele. Bis 2020 sehen die Regionen ihre größten Herausforderungen darin, ihre Umweltziele zu erfüllen und eine 20%ige Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erreichen. Die langfristigen Ziele beruhen auf der maximalen Ausnutzung der Kapazitäten des Schienenverkehrs. Dieses gemeinsame Verständnis wird in korridorspezifische Ziele umgesetzt.

Diese Strategie beruht auf einem stufenweisen Aktionsplan, um diese Ziele zu erreichen. Dieser schrittweise Aktionsplan, der auf der Leitlinie die Verbesserung der Leistung und Effizienz der Verkehrskette und die Regulierung des Straßenverkehrs hat, beinhaltet eine Serie von gemeinsamen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die bis zum Jahr 2020 bzw. 2030 zu erfüllen sind.

2.1 Verbesserung der Gesamtleistung der Verkehrskette

Eine effektive Verkehrskette muss auf den saubersten und energieeffizientesten kollektiven und Sammeltransportmitteln beruhen. Für den Straßenverkehr ist der Einsatz der energieeffizientesten Fahrzeuge mit den geringsten Emissionen sicherzustellen. Es geht darum, **innovative Technologielösungen zu entwickeln, um den ökologischen Fußabdruck dieser Fahrzeuge zu verringern.** Innovative Technologie an sich ist jedoch nicht ausreichend, um die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs wirksam zu beschränken. Es gilt, glaubwürdige und wirksame Alternativen zum Straßenverkehr

routier. Des alternatives à la route, crédibles, efficaces et respectueuses des territoires traversés et des populations riveraines doivent être trouvées.

Pour créer les conditions nécessaires à un véritable report modal, les régions alpines reconnaissent la nécessité de **rendre le transport ferroviaire plus attractif et performant** en optimisant l'exploitation des capacités ferroviaires existantes ainsi que la gestion des infrastructures et du matériel roulant existants et futurs et en réalisant les grands projets d'infrastructures ferroviaires. En outre, une chaîne de transport basée sur le ferroviaire doit en effet offrir des garanties de fiabilité et de performance en termes de coûts, de qualité et de délais. Le déploiement de normes d'interopérabilité, l'amélioration des systèmes de gestion de trafic et des mesures de soutien au transport combiné (accompagné et non accompagné) sont également nécessaires pour permettre un report modal durable.

2.2 Assurer une maîtrise efficace de la circulation des véhicules, en particulier des poids lourds.

Cette chaîne de transport performante ne prendra tout son effet que si les régions parviennent à maîtriser davantage la circulation des véhicules, et en particulier des poids lourds, le long des couloirs transalpins.

L'harmonisation et l'amélioration de mesures et dispositifs existants constituent un premier pas important à faire dans ce sens.

Concernant le transport de voyageurs, un meilleur accès aux services d'information et de tarification multimodales (sur la base des systèmes existants) et une harmonisation à la baisse

alternative credibili ed efficaci al trasporto su gomma, nel rispetto dei territori attraversati.

Per creare le condizioni necessarie ad un reale trasferimento modale, le Regioni alpine riconoscono la necessità di **rendere il trasporto ferroviario più attrattivo e più efficiente**, impiegando a pieno le capacità ferroviarie esistenti, con una gestione ottimale delle strutture ferroviarie e del materiale rotabile esistenti e futuri e il completamento dei principali progetti di infrastrutture ferroviarie. Inoltre, una catena dei trasporti basata sul trasporto ferroviario deve offrire garanzie di affidabilità e di performance in termini di costi, qualità e puntualità. Onde permettere un trasferimento modale sostenibile sono altrettanto necessari standard d'interopérabilità, sistemi di gestione del traffico ottimizzati e misure per sostenere il trasporto combinato.

2.2 Garantire una regolamentazione del traffico stradale efficace, in particolare degli automezzi pesanti.

Questa catena dei trasporti efficiente dimostrerà tutta la sua efficacia solo se le regioni saranno in grado di regolamentare ulteriormente il traffico su gomma, in particolare per gli automezzi pesanti, lungo i corridoi alpini.

L'armonizzazione e il miglioramento delle misure e degli strumenti esistenti rappresentano un primo passo importante in questo senso. Per rendere i trasporti pubblici più attraenti, riducendo anche le emissioni derivanti dal traffico locale e di transito, bisogna garantire un migliore accesso ai

zu finden, die die Gebiete, welche sie berühren, schonen.

Um die notwendigen Bedingungen für eine wirksame Verlagerung auf die Schiene zu schaffen, erkennen die Alpenregionen die Priorität, **den Schienenverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten**, und zwar durch die volle Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten des Schienenverkehrs, das optimale Management der bestehenden und neuen Kapazitäten und des Rollmaterials sowie die Verwirklichung bedeutender Schieneninfrastrukturprojekte. Darüber hinaus muss eine Verkehrskette, die rund um den Schienenverkehr strukturiert ist, Zuverlässigkeit und Leistungsgarantien hinsichtlich der Kosten, Qualität und zeitlichen Fristen bieten. Zusätzlich werden Standards für die Interoperabilität, verbesserte Verkehrskontrollsysteme und Maßnahmen zur Unterstützung des kombinierten Verkehrs notwendig sein, um eine nachhaltige modale Umverteilung zu ermöglichen.

2.2 Gewährleistung der wirksamen Regulierung des Straßenverkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs

Diese effiziente Verkehrskette wird nur wirksam sein, wenn die Regionen den Straßenverkehr, insbesondere den Schwerlastverkehr, entlang der Alpenkorridore weiter regulieren.

Die Harmonisierung und Verbesserung der bestehenden bewährten Maßnahmen gilt als der erste Schritt. Die öffentlichen Verkehrsmittel können durch einen besseren Zugang zu Informationsdiensten und durch multimodale Tarifstrukturen (auf der Grundlage der bestehenden Systeme) sowie die Umsetzung von niedrigeren Geschwindigkeitsbegrenzungen attraktiver gemacht werden.

des limitations de vitesse sont de nature à renforcer l'attractivité des transports en commun et à réduire les émissions de polluants liés aux trafics locaux et de transit. Pour le transport routier de marchandises, des mesures de restrictions spécifiques de trafic (telles que les interdictions de circulation aux catégories de poids lourds les plus polluantes, les interdictions de circuler de nuit ou encore les interdictions sectorielles), doivent être étendues et harmonisées à l'échelle de l'arc alpin.

Pour encourager le report modal à moyen terme, le système actuel de tarification du transport routier de marchandises doit être amélioré pour permettre de mieux refléter la réalité de ses coûts socio-économiques et environnementaux. A cet effet, toutes les possibilités offertes par la nouvelle Directive Eurovignette doivent être pleinement exploitées et la prise en compte d'externalités supplémentaires doit être recherchée à moyen terme.

Cependant, les objectifs de trafic ambitieux que les régions alpines se sont fixés ne pourront être atteints sans une meilleure coordination des systèmes de gestion du trafic routier. En conséquence, les régions alpines partagent le besoin commun de **mettre en place un instrument de surveillance et de gestion du trafic routier de marchandises à moyen terme** à l'échelle de l'arc alpin. En raison des spécificités de ce trafic et de la vulnérabilité de l'espace alpin, les régions alpines demandent la mise en place d'un dispositif de contingentement du trafic routier de marchandises, basé sur un mécanisme de plafonnement et d'échange (de type bourse de transit alpin ou bourse aux émissions de CO₂). Un tel dispositif doit être compatible avec les principes européens et doit prévoir des dispositions

servizi d'informazione e di tariffazione multimodale (sulla base dei sistemi esistenti), nonché l'adozione di limiti di velocità più bassi. Per quanto riguarda il trasporto merci su gomma, i provvedimenti di regolamentazione (come i divieti di transito per gli automezzi pesanti più inquinanti, i divieti notturni o settoriali) devono essere estesi ed armonizzati a livello di tutto l'arco alpino.

Allo scopo di incoraggiare il trasferimento modale a medio termine, occorre migliorare l'attuale sistema di tariffazione del trasporto merci su gomma, onde riflettere meglio i costi socio-economici ed ambientali. A tale proposito, devono essere pienamente sfruttate tutte le possibilità offerte dalla nuova Direttiva Eurovignette e a medio termine devono essere ricercati strumenti di contabilizzazione delle ulteriori esternalità.

Tuttavia, i target ambiziosi adottati dalle Regioni alpine non potranno essere raggiunti senza un migliore coordinamento dei sistemi di gestione del traffico stradale. Le Regioni alpine condividono pertanto la necessità di **implementare a medio termine uno strumento di monitoraggio e di gestione del trasporto merci su gomma** a livello dell'arco alpino. A fronte delle specificità di questa tipologia di traffico e della vulnerabilità dello spazio alpino, le Regioni alpine richiedono l'implementazione di dedicati meccanismi di regolamentazione (come una Borsa dei transiti alpini o un Sistema di scambio delle quote di emissione). Occorrerà garantire che questo sistema sia conforme ai principi europei e preveda misure specifiche allo scopo di non penalizzare in modo sproporzionato gli scambi e le economie regionali.

Außerdem würden auf diese Weise auch die Emissionen aus dem Nah- und Transitverkehr reduziert. Was den Straßengüterverkehr betrifft, so gilt es, behördliche Maßnahmen wie Verbote für die Güterfahrzeuge mit der größten Umweltverschmutzung, Nachtfahrverbote oder sektorbasierte Verbote zu erweitern und über den gesamten Alpenbogen zu harmonisieren.

Um die modale Umverteilung mittelfristig zu fördern, muss das gegenwärtige Verladesystem für den Straßengüterverkehr verbessert werden, um die sozio-ökonomischen Kosten und die Umweltkosten transparenter zu machen. In dieser Hinsicht gilt es, alle von der neuen Richtlinie über die Eurovignette gebotenen Möglichkeiten voll zu nutzen, während gleichzeitig Bemühungen unternommen werden sollten, um mittelfristig andere externe Faktoren zu integrieren.

Die von den Alpenregionen verabschiedeten ambitionierten Ziele können jedoch nur mit weiteren koordinierten Straßenverkehrskontrollsystemen erreicht werden. Daher teilen die Alpenregionen die Notwendigkeit, **mittelfristig ein Lenkungsinstrument für den Straßengüterverkehr auf der Ebene des Alpenbogens einzuführen.** Aufgrund der spezifischen Merkmale dieses Verkehrs und der Empfindlichkeit des Alpenraums fordern die Alpenregionen die Umsetzung eines Handelssystems mit festen Emissionsobergrenzen (wie eine Alpentransitbörse oder ein Emissionshandelssystem). Dabei ist zu garantieren, dass ein solches System mit den europäischen Prinzipien übereinstimmt und dass spezifische Bestimmungen vorgesehen sind, um den regionalen Austausch und die regionalen Wirtschaftssysteme nicht unverhältnismäßig zu benachteiligen.

spécifiques pour ne pas pénaliser de manière disproportionnée les économies et échanges régionaux.

Considérant les différentes responsabilités et des compétences régionales, chaque région définit les actions spécifiques qui seront prises à la fois directement et en faisant appel aux autorités nationales ou européennes compétentes en vue d'œuvrer à la mise en œuvre des mesures communes énoncées dans la stratégie. Ces mesures sont cohérentes avec les grandes orientations stratégiques et les conclusions de la Conférence de Leipzig du 3 mai 2012 du Processus de Suivi de Zürich des Ministres des Transports des Etats alpins.

3. ... A METTRE EN ŒUVRE GRACE A UN PARTENARIAT PERENNE

Les régions alpines s'accordent sur l'impérieuse nécessité de poursuivre le travail engagé au travers d'un **partenariat pérenne, seul garant du succès de la mise en œuvre de cette stratégie ambitieuse.**

Ce partenariat devra être doté des moyens de suivre la mise en œuvre de mesures et de poursuivre les échanges sur les bonnes pratiques et les activités de monitoring, tant ces activités sont indispensables à l'évaluation des actions entreprises.

Ce partenariat devra également assurer la promotion des actions engagées et fournir un cadre privilégié aux décideurs politiques pour apprécier les progrès réalisés et affiner la stratégie en conséquence.

A court terme, les régions alpines fourniront les moyens de poursuivre le travail engagé depuis 2008. A long terme,

Considerando le diverse responsabilità e competenze regionali, ogni Regione definisce azioni specifiche da intraprendere direttamente o con il sostegno delle autorità nazionali o europee competenti, allo scopo di operare ai fini dell'implementazione delle misure comuni stabilite nella strategia.

Queste misure sono allineate con la strategia generale e le conclusioni espresse alla Conferenza di Leipzig, del 3 maggio 2012, del 'Processo di Zurigo' che coinvolge i ministri del trasporto degli Stati alpini.

3. ... DA IMPLEMENTARE GRAZIE A UNA PARTNERSHIP DURATURA

Le Regioni alpine concordano sull'urgente necessità di perseguire il lavoro già avviato nell'ambito di **una partnership duratura, che rappresenta l'unico modo per garantire il successo dell'implementazione di questa ambiziosa strategia.**

Questa partnership dovrà disporre dei mezzi per seguire l'implementazione delle misure, per proseguire gli scambi sulle buone pratiche e sulle attività di monitoraggio che sono indispensabili per la valutazione dell'avanzamento delle azioni intraprese.

Questa partnership dovrà inoltre garantire la promozione delle azioni avviate e fornire un quadro privilegiato affinché i responsabili politici possano valutare i progressi compiuti, permettendo così l'adattamento continuo di questa strategia in base ai progressi realizzati.

A breve termine, le Regioni alpine forniranno i mezzi per

Was die verschiedenen regionalen Kompetenzen und Zuständigkeiten betrifft, so definiert jede Region spezifische Direktmaßnahmen; zusätzlich werden sie Aufrufe an die zuständigen nationalen oder europäischen Behörden richten, um auf eine Umsetzung der in dieser Strategie dargelegten gemeinsamen Maßnahmen hinzuarbeiten.

Diese Maßnahmen stehen in Einklang mit den allgemeinen strategischen Stoßrichtungen und den Schlussfolgerungen der Konferenz in Leipzig am 3. Mai 2012 des „Follow-up Zürich Prozesses“ der VerkehrsministerInnen der Alpenländer.

3. ... AUFGRUND EINER LANGFRISTIGEN PARTNERSCHAFT UMZUSETZEN

Die Alpenregionen einigen sich über die dringende Erfordernis zur Fortsetzung der bereits begonnenen Arbeit im Rahmen **einer langfristigen Partnerschaft, die der einzige Weg ist, um eine erfolgreiche Umsetzung dieser ambitionierten Strategie zu garantieren.**

Diese Partnerschaft sollte in der Lage sein, die Umsetzung der Maßnahmen, den weiteren Austausch von bewährten Praktiken und die Aktivitäten der Überwachung nachzuverfolgen, denn diese Aktivitäten sind absolut notwendig, um die durchgeführten Maßnahmen zu bewerten.

Diese Partnerschaft sollte auch die Förderung der eingeleiteten Maßnahmen sicherstellen und einen bevorzugten Rahmen für politische Entscheidungsträger bieten, um den Fortschritt zu bewerten; damit kann diese Strategie je nach dem erzielten Fortschritt feinabgestimmt werden.

elles reconnaissent que ce travail pourrait être poursuivi dans le cadre d'une future macrorégion alpine.

continuare il lavoro intrapreso dal 2008. A lungo termine, concordano che questo lavoro dovrebbe essere perseguito nell'ambito di una futura macroregione alpina.

Kurzfristig werden die Alpenregionen die Mittel bereitstellen, um die seit 2008 begonnene Arbeit weiterzuführen. Langfristig sind sie sich darin einig, dass diese Arbeit in einer künftigen Makroregion des Alpenraums fortgesetzt werden könnte.

Rassembleés ce jour à Lyon, les régions membres du projet iMONITRAF! :

- **Confirment leur pleine adhésion aux objectifs et aux actions définis dans la stratégie commune annexée à la présente résolution;**
- **S'engagent à agir – à la fois directement et en sollicitant les autorités nationales et européennes compétentes – pour la mise en oeuvre des mesures planifiées au sein de cette stratégie ;**
- **S'engagent à animer un partenariat et à organiser des réunions annuelles à la fois techniques et politiques, afin d'assurer le suivi et la concrétisation de ladite stratégie ;**
- **S'engagent à participer activement aux réflexions pour l'émergence d'une macrorégion alpine, en tant que structure de gouvernance multi niveaux apte à porter durablement la politique interrégionale des transports.**

Riunitisi a Lione, alla data sopra indicata, i membri delle regioni partecipanti al progetto iMONITRAF!:

- **Confermano la loro totale adesione agli obiettivi e alle azioni definite nell'ambito della strategia comune allegata alla presente risoluzione;**
- **Si impegnano ad agire – sia direttamente che tramite le autorità nazionali ed europee competenti – a favore dell'implementazione delle misure stabilite nell'ambito della presente strategia;**
- **Si impegnano a perseguire una partnership duratura e ad organizzare incontri annuali sia a livello politico che tecnico, allo scopo di garantire il monitoraggio e la concretizzazione della suddetta strategia;**
- **Si impegnano a svolgere un ruolo attivo nella riflessione per la nascita di una macroregione alpina che agirebbe come struttura di governo multilivello in grado di dirigere una politica dei trasporti interregionale basata sui criteri della sostenibilità.**

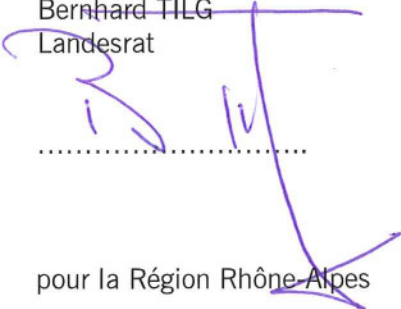
Die Mitgliedregionen des iMONITRAF! –Projekts, die sich am Tage dieser Resolution in Lyon treffen:

- **Bestätigen ihre volle Zustimmung der in der dieser Resolution beigefügten gemeinsamen Strategie festgelegten Zielsetzungen und Maßnahmen;**
- **Verpflichten sich zum Ergreifen von Maßnahmen – sowohl direkt als auch durch Aufruf an die zuständigen nationalen und europäischen Behörden – für die Umsetzung der in dieser Strategie dargelegten Maßnahmen;**
- **Verpflichten sich, eine Partnerschaft weiter voranzutreiben und jährliche Treffen über die politischen und fachlichen Aspekte zu organisieren, um die Kontrolle und effektive Umsetzung der besagten Strategie sicherzustellen;**
- **Verpflichten sich, in der Debatte für die Entstehung einer Makroregion des Alpenraums eine aktive Rolle zu spielen; diese hätte die Funktion einer Gouvernanzstruktur auf mehreren Ebenen, die in der Lage wäre, eine interregionale Verkehrspolitik auf einer nachhaltigen Basis zu führen.**

LYON, le 31 mai 2012

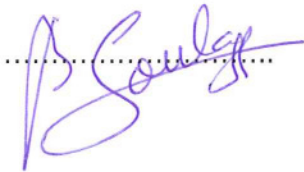
für das Land Tirol

Bernhard TILG
Landesrat




pour la Région Rhône-Alpes

Bernard SOULAGE
Vice-président



für die Autonome Provinz Bozen Südtirol,
per la Provincia Autonoma di Bolzano Alto Adige

Thomas WIDMANN
Landesrat

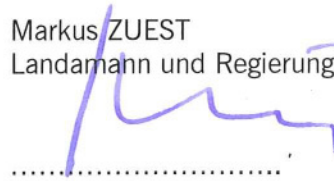


per la Regione Autonoma Valle d'Aosta
pour la Région Autonome Vallée d'Aoste

allegata lettera di sostegno

für die Zentralschweizer Regierungskonferenz

Markus ZUEST
Landammann und Regierungsrat, Kanton Uri



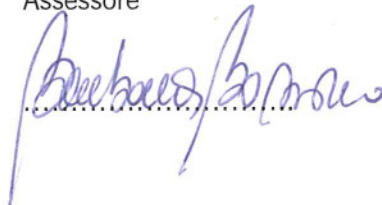
per la Repubblica e Cantone Ticino

Marco BORRADORI
Consigliere di Stato



per la Regione Piemonte

Barbara BONINO
Assessore



per la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia



Assessorat du Territoire et de l'Environnement
Assessorato Territorio e ambiente

L'Assesseur
L'Assessore

Réf. n. Prot. n.
Saint-Christophe,



Zentralschweizer Umweltdirektorenkonferenz
Amt für Umweltschutz des Kantons Zug
Aabachstrasse 5
6301 ZUG (SWITZERLAND)
À l'attention. M Zuest et M Kistler

e. p. c. Unité Grands Projets, Fret et Multimodalité
Direction des Transports
Région Rhône-Alpes
1 esplanade François Mitterrand
CS-20033 - 69269 LYON CEDEX 02 (FR)
À l'attention de Mme Laclais et M Berthier

Oggetto: projet "iMonitraf!" cofinancé dans le cadre du Programme Espace Alpin 2007/2013 – Transport Forum 2012 – Stratégie des transports et Résolution politique commune.

Madame, Messieurs,

Nous avons bien reçu votre invitation à joindre le Transport Forum du 31 mai prochain, à Lyon et nous vous en remercions. A l'appui de l'équipe chargée du suivi technique du projet, le Gouvernement régional a attentivement évalué la dernière mouture de la Résolution politique commune et la Stratégie des transports, documents longuement débattus au sein du projet iMonitraf.

A ce propos, nous confirmons la volonté de la Région autonome Vallée d'Aoste à appuyer les objectifs énoncés dans ces documents et nous précisons que la Région, dans le cadre de ses propres compétences, soutient l'importance d'un système de transport efficace et durable pour l'ensemble du massif alpin. En particulier, nous partageons les constats quant aux nuisances causées par les flux de transport sur les écosystèmes alpins et sur les populations, rejoignant la nécessité d'élaborer une vision commune à l'ensemble de l'espace alpin.

Nous saisissons l'occasion pour soutenir le futur d'iMonitraf par le biais d'un réseau de régions qui puisse pérenniser les outils techniques réalisés et poursuivre l'activité de lobbying dans le but d'atteindre les objectifs de la Stratégie des transports. Toutefois, la Vallée d'Aoste, à cause de la crise économique qui actuellement sévit les régions européennes, ne peut pas s'engager à contribuer économiquement à un secrétariat de projet ad hoc, mais manifeste plutôt sa disponibilité à valoriser des ressources internes dans le cadre d'un partenariat flexible.

CS-SMM-R-DEL-AMB-SALDI iMonitraf - Lettera finale.doc

11020 Saint-Christophe

34, Grand Chemin

téléphone : 39 0165 27 2103-2104

télécopie : 39 0165 27 2161

11020 Saint-Christophe

Loc. Grand Chemin 34

téléphone : 39 0165 27 2103-2104

téléfax : 39 0165 27 2161

a-ambiente@regione.vda.it

www.regione.vda.it

C.F. 80002270074



Pour ce qui concerne le Transport Forum de Lyon, la participation des nos collaborateurs chargés du projet sera garantie.

Dans l'attente de continuer cette productive collaboration dans le futur, je vous prie de croire, Madame, Messieurs, à l'assurance de nos salutations distinguées.

LE PRÉSIDENT

- Augusto ROLLANDIN

L'ASSESSUR

- Manuela ZUBIENA