

Conclusioni di Vienna (AT)
(7 maggio 2009)

Conclusioni

dei Ministri dei Trasporti dei Paesi Alpini nel quadro dei Seguiti della Dichiarazione Congiunta di Zurigo Vienna (AT), 7 maggio 2009

Il 30 novembre 2001, alla presenza dei rappresentanti della Commissione Europea e su iniziativa della Svizzera, i Ministri dei trasporti di Germania, Austria, Francia, Italia e Svizzera hanno adottato la “Dichiarazione congiunta di Zurigo per il miglioramento della sicurezza dei trasporti, in particolare nelle gallerie della regione alpina”, in seguito a gravi incidenti verificatisi nelle gallerie alpine. Da allora hanno avuto luogo tre incontri dei Ministri volti a valutare lo stato dei lavori e ad adeguare le priorità, in particolare a Regensburg l’11 maggio 2004, a Sedrun il 14 novembre 2005 ed a Lione il 20 ottobre 2006, quando la Slovenia ha aderito al gruppo in qualità di membro.

Il quarto incontro dei Ministri dei trasporti o dei loro rappresentanti, ora sotto la Presidenza austriaca, organizzato in data 07.05.2009 a Vienna, è teso a prendere atto dei risultati dell’intenso lavoro svolto sotto l’attuale Presidenza, a constatare i progressi realizzati e a decidere il seguito da dare.

Conformemente al mandato di Lione del 2006, gli organi del Processo di Zurigo hanno affrontato le seguenti tematiche:

Controllo e regolazione del traffico stradale nelle regioni alpine

- Commissionamento di uno studio sulle precondizioni per l’implementazione di nuovi sistemi per la regolazione del traffico merci stradale transalpino.
- Definizione di principi, calendario e prerequisiti per la gestione degli incidenti nello spazio alpino.

Mobilità nelle regioni alpine

Esame della possibilità di un rilevamento dati congiunto nel campo del traffico viaggiatori transalpino.

Sicurezza del traffico nelle Alpi

Attività nel campo della “sicurezza nelle gallerie ferroviarie”.

Stato delle attività:

Sistemi di gestione del traffico merci pesante nella regione alpina

Nell'intento di operare a favore di un miglioramento permanente della sicurezza del traffico transalpino, di una migliore e sostenibile gestione del traffico merci su strada nonché della creazione delle infrastrutture necessarie e della promozione di modalità di trasporto alternative, privilegiando in particolare il trasporto su rotaia, con il supporto finanziario di tutti i membri del Gruppo di Zurigo e della Commissione Europea è stato svolto uno studio intitolato “Best Research sulla tematica Sistemi di gestione dei trasporti per il traffico merci stradale transalpino”. Lo studio è teso a identificare sistemi di gestione del traffico adeguati per aree sensibili nelle quali le misure in questione siano fattibili. Descrive il processo di ricerca, valutazione e stima di diversi modelli nell'intento di individuare le soluzioni più idonee a livello di sistemi di gestione del traffico per il traffico merci stradale transalpino. Per il monitoraggio dello studio è stato costituito un gruppo di lavoro denominato “Advisory Board” presieduto dall'Austria.

Sulla base dello studio, l'Advisory Board ha redatto un “Documento della presidenza” (corredato di indice) destinato a fungere da base decisionale per i Ministri dei trasporti. Il Documento della presidenza è stato approvato dal Comitato direttivo. Il Documento della Presidenza è focalizzato in particolare sulle previsioni di crescita del trasporto merci durante tre periodi di tempo (dal momento attuale al 2015, dal 2016 ai primi anni '20, dal 2020 al 2030) e dedica una speciale attenzione alla specifica situazione ambientale nella regione alpina ed agli obiettivi ambientali globali internazionali (Kyoto, direttiva NEC). Tenendo conto di tutti gli aspetti su indicati e delle capacità disponibili, sono stati approfonditamente analizzati e valutati i vari

sistemi di gestione del traffico, redigendo quindi una stima e delle raccomandazioni finali.

Nelle previsioni di crescita del traffico merci su cui è basato lo studio, tuttavia, non si è tenuto conto della susseguente crisi economica globale, i cui effetti a livello di recessione potrebbero protrarsi a lungo, laddove l'adozione di misure genererebbe spese elevate ed un aumento dei prezzi.

Dando seguito alle raccomandazioni espresse, i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti decidono:

di articolare in fasi successive corrispondenti alla disponibilità di nuove infrastrutture ferroviarie (in particolare gallerie del San Gottardo, LTF e GBB), nonché di servizi ferroviari competitivi le misure possibili ai fini della regolazione del traffico merci stradale transalpino:

- In una prima fase, quindi, di promuovere l'introduzione di classi EURO meno inquinanti, in particolare EURO 6 nel più breve tempo possibile. A questo riguardo si prenderà in considerazione la possibilità di implementare nello spazio alpino misure come la modulazione del pedaggio o incentivi speciali secondo le classi EURO, nel rispetto della normativa vigente e salvaguardando gli obblighi giuridici esistenti nei singoli Paesi, come, ad esempio, quelli derivanti dal regime delle concessioni autostradali.

Nel frattempo, di fare quanto possibile onde trovare un compromesso equilibrato nell'ambito dell'attuale dibattito sulla revisione della direttiva sull'Eurovignetta.

Inoltre, di avviare indagini sulle condizioni date per l'implementazione delle misure previste per le fasi successive.

- In una seconda fase, di valutare l'eventualità di implementare il modello "Toll +" – a seconda dei risultati concreti scaturiti dalla revisione della direttiva sull'Eurovignetta nell'intento di far fronte alle crescenti ricadute negative a livello di rumore, emissioni di CO₂ e limitazioni di capacità.
- Nella terza fase, di raggiungere di pari passo con l'aumento delle capacità ferroviarie un significativo trasferimento modale. A tal riguardo, nell'intento di

supportare questa politica, verrà presa in considerazione l'implementazione di modelli limitativi (BTA/ACE, ETS) e di altre possibili misure incentivanti.

I sistemi di gestione del traffico BTA/ACE, ETS e TOLL+, di cui al Documento della presidenza, sembrano decisamente essere i più idonei a governare il traffico merci stradale in modo sostenibile, quindi con una riduzione delle ricadute ambientali cagionate dal trasporto stradale, con un trasferimento modale possibile e con un miglioramento della sicurezza dei trasporti. Ciononostante, per tutti questi sistemi si renderanno necessarie ulteriori indagini prima della loro eventuale implementazione, tenendo conto del fatto che tali sistemi non dovranno comunque ostacolare lo scambio di merci né la crescita economica, inoltre che dovranno essere conformi alle normative comunitaria e nazionali vigenti.

Pertanto i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti conferiscono al Comitato direttivo i seguenti mandati:

- 1) Per il periodo che va sino ad una implementazione definitiva di uno dei sistemi sopra citati, di concordare l'introduzione e promozione, nel più breve tempo possibile, di Euro 6 nello spazio alpino e di indagare tutte le condizioni legali e tecniche a tal fine.
- 2) Per i tre sistemi menzionati sopra (TOLL+; BTA/ACE, ETS) dovrebbe essere condotto un esteso studio teso a verificarne una futura possibile introduzione. In particolare andranno studiati in modo completo e dettagliato i seguenti aspetti:
 - quadro giuridico (normative comunitaria e nazionali, modifiche necessarie)
 - procedure per la definizione di sistemi che prevedono delle soglie
 - misure da adottare nel caso di una introduzione scaglionata dei sistemi nei singoli Paesi
 - definizioni spaziali definitive e misure di accompagnamento (per risolvere la problematica dell'aggiramento), ivi comprese considerazioni più dettagliate circa capacità e servizi per i settori ferroviario e stradale

- effetti economici a livello nazionale e regionale per i singoli Paesi in collegamento con gli aspetti sopra menzionati, inclusi gli effetti economici, logistici, sociali ed occupazionali per le aziende del settore del trasporto di merci su strada.

Gestione degli incidenti nello spazio alpino

Dando seguito al mandato di Lione del 2006 è stato costituito un gruppo di lavoro specifico sulla “Gestione degli incidenti nello spazio alpino” presieduto dalla Svizzera. Il gruppo di lavoro si è concentrato su tre questioni principali.

Elaborazione di una definizione consensuale del termine di “incidente” e definizione degli assi di transito principali, con la messa a punto di un sistema di reporting standardizzato onde assicurare la comunicazione e la precisione delle informazioni tra i Paesi coinvolti. Quindi, il gruppo di lavoro ha avviato la realizzazione di un sito web specifico a completamento del suddetto sistema di reporting nell’intento di minimizzare i requisiti di spesa e di tempo, garantendo che tale informazione venga attuata in modo efficiente, meno costoso e rapido e fornendo agli utenti stradali informazioni “up to date” in tutta la regione alpina. Infine, il gruppo di lavoro ha elaborato un “approccio generale” da seguire in caso di incidente ed ha compilato una lista con tre categorie di misure potenziali: le prime due categorie contengono soprattutto esempi di misure tecniche o amministrative, la terza categoria riguarda già misure politiche e legali; nella compilazione di tale panoramica il gruppo di lavoro si è basato sul principio secondo cui in caso di incidente le misure adottate dovranno soddisfare le seguenti condizioni: dovranno essere fattibili, dovranno essere applicate senza indugio utilizzando procedure semplici e dovranno essere concepite in modo tale da poter essere attuate con grande facilità e quindi rapidità e flessibilità, in altre parole, vanno determinate le misure giuste a seconda del luogo, del tipo e della durata dell’evento per adottare il provvedimento giusto sul luogo giusto ed al momento giusto.

A questo stadio i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti hanno deciso di concludere sulla definizione del termine “incidente” e sulla definizione dei principali assi di transito nonché sull’approccio generale da adottare in caso di incidente, di prendere atto delle tre categorie di misure e di seguire la raccomandazione del

gruppo di lavoro, approvata dal Comitato direttivo, come riportata nella “Sintesi del Rapporto del Gruppo di Lavoro sulla Gestione degli incidenti nello spazio alpino”.

Consapevoli della necessità di ulteriori attività, i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti affidano al Comitato direttivo i seguenti mandati:

- di approfondire e sviluppare ulteriormente le misure ai fini della fattibilità e concreta applicazione delle stesse sugli assi alpini
- di finalizzare il modello di reporting sugli incidenti e sulla situazione, tenendo conto in particolare degli aspetti elencati nella sintesi del rapporto al capitolo 4
- di esaminare ulteriormente in modo approfondito la concezione, la struttura ed i contenuti del sito web, ivi comprese questioni finanziarie e organizzative (webmaster), tenendo conto dei temi elencati nella sintesi del rapporto al capitolo 5.

Mobilità nella regione alpina

In linea con il mandato di Lione del 2006 sono stati pubblicati i risultati CAFT 04 ed è stato creato un sito web autonomo per il “Processo di Zurigo”. Oltre alla presentazione interattiva dei molteplici risultati dello studio, il sito web consente di comunicare ad un pubblico esteso l’operato del Processo di Zurigo nella sua interezza. Le pagine internet sono disponibili in lingua inglese, tedesca, francese, italiana e slovena.

La “Zurich Process homepage” verrà presentata in occasione dell’odierna convention ed i Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti sono stati invitati ad attivare solennemente la “Zurich Process homepage”.

Attualmente i dati CAFT sono in corso di aggiornamento. In Svizzera, Francia, Austria e -quest’anno per la prima volta- anche in Slovenia sono in corso interviste con i camionisti tese a fornire un quadro affidabile del traffico merci transalpino. Sono in corso di rilevamento anche i dati delle società ferroviarie. L’Italia attiverà iniziative volte a fornire i propri dati. Analogamente al 2004, verrà elaborata una descrizione dei trasporti transalpini che possa essere approvata da tutti i Paesi alpini. L’indagine

è già partita in Svizzera e in Austria, per gli altri Paesi si prevede uno start in tempi brevi.

I Paesi alpini inoltre assicureranno un accurato aggiornamento dei dati.

Gli esperti hanno inoltre verificato quali fonti di dati siano disponibili nei vari Paesi alpini per il trasporto viaggiatori. Data l'eterogeneità della situazione, onde ottenere dei dati armonizzati sarebbe necessario svolgere un'indagine armonizzata in tutti i Paesi alpini analoga a quella svolta per il trasporto merci.

I Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti hanno concluso:

- di pubblicare il sito web del Processo di Zurigo e di aggiornarlo regolarmente
- di finalizzare i rilevamenti CAFT 09 e di pubblicare congiuntamente i risultati in tempo debito
- di intraprendere ulteriori sforzi per ampliare l'approvvigionamento di informazioni sui trasporti transalpini comprendendovi anche il trasporto viaggiatori. Grazie all'inclusione di fonti di dati esistenti si contribuirà a minimizzare l'input di risorse.

Sicurezza del traffico nelle Alpi

Sicurezza nelle grandi gallerie ferroviarie transalpine

Nell'intento di stimare l'utilità di promuovere uno scambio di esperienze sulla sicurezza di marcia nelle grandi gallerie ferroviarie, il Comitato direttivo ha pregato la delegazione francese di svolgere una valutazione a tal riguardo. Un esperto nazionale di sicurezza dei trasporti è stato incaricato dalla Francia di incontrare attori di rilievo responsabili dell'operatività e della sicurezza delle principali gallerie ferroviarie transalpine esistenti e di affrontare le tematiche più importanti in questo settore. Successivamente è stato organizzato un incontro in data 12 dicembre 2008 a Parigi alla presenza di esperti, responsabili aziendali amministrativi e dirigenti di galleria o di rete provenienti da Paesi del Processo di Zurigo onde dar luogo ad un scambio di esperienze.

L'obiettivo principale della valutazione non consisteva in un confronto tra i livelli di sicurezza bensì nell'esaminare approcci e procedure di vario tipo adottati nelle gallerie scaturiti dalle condizioni operative e l'equipaggiamento tecnico in uso nelle varie gallerie in un arco di tempo di vari anni di operatività.

I risultati hanno dimostrato che il livello di sicurezza nel trasporto ferroviario è molto elevato e notevolmente più alto che nel trasporto su strada. Ciononostante, rischi specificamente legati alle gallerie possono sfociare in incidenti gravi o addirittura catastrofici e devono pertanto essere assoggettati ad una valutazione specifica.

In considerazione dell'aumento del volume di traffico e delle attuali tendenze operative, quattro tematiche specifiche richiedono un'attenzione particolare:

- 1) trasporto merci pericolose;
- 2) trasporto combinato (p.e. autostrada viaggiante);
- 3) procedure di intervento, spegnimento incendi e soccorso;
- 4) monitoraggio degli sviluppi nell'intero sistema di trasporto ferroviario in merito ai rischi nelle gallerie.

Il rapporto consiglia una valutazione periodica di questi quattro aspetti onde armonizzare le condizioni operative sulle varie linee e facilitare i transiti attraverso le Alpi.

I Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti decidono:

- di prendere atto delle conclusioni del rapporto, basate sugli scambi tra esperti e sui risultati dell'incontro tenutosi il 12 dicembre 2008 a Parigi;
- di accogliere con favore il principio di periodici scambi d'esperienze sulla sicurezza nelle maggiori gallerie ferroviarie alpine;
- di dare mandato alla Francia di organizzare il prossimo incontro.

Nuova Presidenza

I Ministri dei trasporti e/o i loro rappresentanti ringraziano la Presidenza austriaca per il lavoro svolto e decidono all'unanimità di trasferire alla Svizzera la Presidenza per il biennio 2009 – 2011. Dopo la Presidenza svizzera, la stessa passerà prima alla Germania, quindi all'Italia e successivamente alla Slovenia, per poi riprendere la consueta rotazione ad iniziare dalla Svizzera.

Approvato a Vienna (AT), il 7 maggio 2009