

## **Processo di follow-up di Zurigo: Conclusioni dei Ministri dei trasporti Conclusioni di Lipsia 2014**

### **I. Introduzione**

In seguito a numerosi gravi incidenti verificatisi nelle gallerie alpine negli anni 1999-2001, il 30 novembre 2001, su iniziativa della Svizzera, si sono riuniti i Ministri dei trasporti di Germania, Francia, Italia, Austria e Svizzera ed hanno adottato congiuntamente la "Dichiarazione di Zurigo" per il miglioramento della sicurezza stradale, particolarmente nei tunnel dell'arco alpino. Da allora i Ministri si sono riuniti sei volte per esaminare lo stato di avanzamento dei lavori e rivedere le priorità sul modo di attuare le disposizioni contenute nella Dichiarazione. I primi cinque incontri si sono svolti l'11 maggio 2004 a Regensberg (CH), il 14 novembre 2005 a Sedrun (CH), il 20 ottobre 2006 a Lione (F), quando la Slovenia è entrata a far parte del gruppo di Paesi aderenti adottando la Dichiarazione, il 7 maggio 2009 a Vienna (A), ed il 2 maggio 2012 a Lipsia (D), quando il Liechtenstein ha adottato la Dichiarazione. Un sesto incontro ha avuto luogo a Berchtesgaden (D) il 20 giugno 2013. In tale circostanza è stata effettuata una valutazione intermedia della presidenza tedesca, e si è colta l'occasione per prendere atto dei progressi compiuti in seno ai singoli gruppi di lavoro. I partecipanti hanno espresso la propria soddisfazione per i risultati conseguiti fino a quel momento, sottolineando nel contempo la particolare rilevanza del Processo di Zurigo quale piattaforma centrale per l'evoluzione e l'organizzazione di un sistema di trasporti sostenibile nella regione alpina, nel rispetto degli obiettivi del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.

In tale data i Ministri hanno stabilito di convocare un settimo incontro a Lipsia per il 21 maggio 2014, alla fine della presidenza tedesca, con l'obiettivo di valutare gli intensi lavori svolti sotto la presidenza della Germania nonché di determinare le attività da promuovere sotto la presidenza slovena.

## **II. Stato delle attività**

In linea con i mandati formalizzati nelle Conclusioni di Lipsia del 2012<sup>1</sup>, le attività condotte sotto la presidenza tedesca fra il 2012 e il 2014 sono state trattate in seno a quattro gruppi di lavoro e un gruppo ad hoc. I gruppi di lavoro hanno trattato i seguenti argomenti: (a) sistemi per la gestione del traffico pesante nella regione alpina, (b) gestione degli eventi nella regione alpina, (c) indicatori ambientali e impatto sulle Alpi (EnvALP), nonché (d) rilevamento dei dati (comprendente soprattutto il coordinamento del corrispondente periodo di cinque anni relativo all'osservazione del trasporto di merci attraverso le Alpi (rilevamento CAFT)). Il gruppo ad hoc (e) ha affrontato le questioni inerenti alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie della regione alpina.

Attualmente i quattro gruppi di lavoro e il gruppo ad hoc sono impegnati soprattutto nello studio delle tematiche seguenti:

### **A. Sistemi di gestione del traffico pesante nella regione alpina**

Negli ultimi due anni il gruppo di lavoro "Sistemi di gestione del traffico pesante" presieduto dall'Austria si è riunito quattro volte (una volta a Zurigo e tre volte a Vienna) ed ha svolto con successo gli incarichi di breve termine affidatigli, in ottemperanza al mandato delle Conclusioni di Lipsia del 2012.

Al termine di questo intenso processo di cooperazione sono stati elaborati due rapporti.

Il primo rapporto, che esamina l'evoluzione del sistema Toll+, comprende tre pilastri e mette in luce i seguenti elementi:

---

<sup>1</sup> [http://www.zurich-process.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Sonstige\\_Dateien/Conclusions\\_of\\_Leipzig\\_adopted\\_by\\_Ministers\\_02\\_05\\_2012.pdf](http://www.zurich-process.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Sonstige_Dateien/Conclusions_of_Leipzig_adopted_by_Ministers_02_05_2012.pdf)

Innanzitutto contiene un'esposizione comparativa degli elementi del sistema Toll+ sulla base di tre studi che analizzano gli strumenti di gestione del traffico pesante (ALBATRAS, EFFINALP e LEGALP)<sup>2</sup>; tali studi erano stati realizzati sotto la presidenza precedente, affidata alla Svizzera, con l'obiettivo di ottenere un quadro d'insieme sul sistema Toll+.

In secondo luogo è stato realizzato ed esaminato un compendio delle misure relative alla riscossione di pedaggi per il traffico pesante adottate e pianificate dai rispettivi Stati membri, al fine di avere un quadro completo della situazione attuale in questo campo della politica dei trasporti.

Terzo punto: nell'ottica di un ulteriore sviluppo del sistema Toll+ è stato elaborato un documento che espone le esigenze dell'utenza e tutti gli aspetti e gli elementi da valutare in un ulteriore e più approfondito studio, in vista di una realizzazione ottimale e dell'applicazione pratica di questo modello, ed inoltre per potenziare al massimo le sue ricadute positive, possibilmente escludendone gli effetti collaterali indesiderati. Questa sezione del rapporto tratta le questioni relative all'applicazione pratica di tale strumento; alla compatibilità – sul piano socio-economico, tecnico e giuridico – con le normative vigenti e con i presupposti sia a livello nazionale che europeo; al campo di applicazione geografico del sistema; ai suoi costi e all'impiego degli introiti; al trasferimento modale; alle eventuali misure complementari che tengano conto delle peculiarità a livello locale/regionale o dei casi di rigore in circostanze eccezionali; all'armonizzazione dei diversi sistemi con particolare considerazione della direttiva Eurobollo e della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni in vigore in Svizzera; alle potenzialità di infrastruttura ferroviaria ed ai servizi di trasporto ferroviario indispensabili; infine, all'esigenza di definire un primo calendario indicativo.

---

<sup>2</sup> ALBATRAS: "Confronto tra gli strumenti di gestione del traffico pesante BTA, AETS e TOLL+ sotto il profilo scientifico, tecnico e operativo, ipotizzando l'introduzione di diversi limiti soglia allo scopo di analizzare gli effetti sui flussi di traffico lungo gli itinerari alpini."

EFFINALP: "Analisi degli effetti economici dell'implementazione di strumenti di gestione del traffico sui corridoi alpini"

LEGALP: "Compatibilità giuridica della BTA, dell'AETS e di TOLL+ nei corridoi alpini con (1) il diritto dell'Unione Europea, (2) l'Accordo fra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, (3) altri accordi dell'UE e trattati e convenzioni internazionali multilaterali e bilaterali in materia di scambi commerciali e trasporti, e (4) le legislazioni nazionali di Austria, Italia, Germania, Slovenia, Francia e Svizzera ed eventuali modifiche in caso di discrepanze".

bozza finale

21 maggio 2014

Con l'eventuale aggiunta di ulteriori modifiche, questo documento potrà essere riconsiderato nel contesto delle future attività, possibilmente anche in vista dell'approntamento di un capitolato d'onori sulla base del quale commissionare un futuro studio che esamini le possibilità di implementare il sistema Toll+.

Il secondo rapporto del gruppo di lavoro esamina il trasporto combinato intermodale nonché i servizi di trasporto ferroviario, e si incentra sulle seguenti priorità: le misure legislative, finanziarie ed organizzative volte a promuovere il trasporto combinato; i progetti, attuati o pianificati, finalizzati alla realizzazione o al potenziamento delle infrastrutture e/o di nuovi sistemi / modelli / tecnologie; le informazioni sui servizi offerti nell'ambito del trasporto combinato, compresi gli interporti per il trasporto accompagnato e non accompagnato; vari aspetti tecnici quali le limitazioni vigenti nei diversi corridoi di transito alpino per quanto riguarda la lunghezza dei treni, la sagoma del materiale rotabile e il peso dei treni; infine, le indicazioni quantitative concernenti le merci trasportate. Il rapporto contiene altresì delle informazioni sui collegamenti e le relazioni del trasporto combinato, accompagnato e non, e inoltre sui vettori e gli spedizionieri erogatori di tali servizi di trasporto. Il documento elaborato dal gruppo di lavoro fornisce una panoramica sintetica di tutte queste informazioni e sarà pubblicato sul sito Internet del Processo di Zurigo, contribuendo così a una maggiore trasparenza in quest'area tematica.

## **B. Gestione degli eventi nella regione alpina**

Onorando il mandato formalizzato a Lipsia nel 2012, il gruppo di lavoro presieduto dalla Svizzera ha portato a termine le proprie attività sulla divulgazione di informazioni tramite Internet.

Già all'inizio della presidenza tedesca, la Svizzera come responsabile del gruppo di lavoro aveva organizzato una riunione ed un seminario dei Punti di contatto nazionali ad Emmenbrücke (in prossimità di Lucerna), nel corso dei quali sono stati presentati i principali contenuti del sito di informazione e si sono potute esaminare le questioni riguardanti la futura cooperazione. Nel gennaio 2013 è stata effettuata con esito positivo una prima esperienza pilota mirata ad individuare l'eventuale necessità di ulteriori modifiche o adeguamenti.

bozza finale

21 maggio 2014

Nel febbraio 2013 è stato attivato con successo il sito di informazione [www.acrossthealps.eu](http://www.acrossthealps.eu) che sin d'allora è pienamente operativo. Grazie ad un sistema chiaro, ben strutturato e trasparente, mediante questo sito Internet si può accedere alle informazioni relative ai principali corridoi di transito alpino.

A fine novembre 2013 si è tenuta un'ulteriore riunione del gruppo di lavoro, in prossimità di Rosenheim (D). Questo incontro aveva come scopo il coordinamento delle future attività del gruppo di monitoraggio istituito in tale occasione, al quale è stata attribuita la nuova funzione di gruppo ad hoc in seno al Processo di Zurigo. Il gruppo di lavoro ha esaminato sia l'opportunità di estendere il meccanismo di gestione degli eventi anche al settore ferroviario, sia un eventuale adeguamento della definizione del concetto di 'evento', riducendo la durata stabilita di un evento da 48 a 24 ore – opzioni che tuttavia il gruppo di lavoro, in conclusione, non ha valutato opportuno realizzare.

Si è convenuto che d'ora in avanti il gruppo di monitoraggio

- si riunirà almeno una volta l'anno e sarà presieduto dalla Svizzera;
- condividerà le esperienze acquisite sull'impiego della piattaforma di informazione online, e sfrutterà questo scambio di esperienze per introdurre gli opportuni miglioramenti;
- due volte all'anno effettuerà una serie di collaudi;
- riferirà periodicamente al Comitato direttivo, e almeno una volta all'anno, sullo stato di avanzamento dei lavori e sui risultati conseguiti;
- effettuerà nuovamente, una volta trascorso un ragionevole periodo di tempo, un'ulteriore valutazione dell'efficacia del sistema (per esempio, ulteriore perfezionamento del sito Internet).

Sulla base di questi accordi si intende garantire l'efficienza operativa del sistema e soprattutto, ove necessario, anche la sua continua evoluzione futura. Con le proprie riunioni periodiche, il gruppo di monitoraggio costituirà una piattaforma permanente per lo scambio di esperienze diverse, e inoltre in tal modo si potrà favorire l'ulteriore sviluppo del sistema di gestione degli eventi.

Grazie al lavoro proficuo svolto dal gruppo di monitoraggio si è potuto adempiere pienamente ai mandati ad esso attribuiti nel 2012.

### **C. EnvALP, indicatori ambientali – conseguenze per l'ambiente**

In linea con le Conclusioni di Lipsia del 2012 il gruppo di lavoro EnvALP, presieduto dalla Svizzera, ha avviato con successo le proprie attività. Questo gruppo di lavoro, infatti, era stato istituito sulla base delle analisi effettuate fino al 2012 e dei risultati ottenuti, ed ha il compito di concentrare le proprie attività, in aggiunta alle altre tematiche del Processo di Zurigo, sugli aspetti ambientali.

Il gruppo di lavoro EnvALP si è riunito quattro volte ed ha iniziato le proprie attività con la valutazione del trasporto di merci attraverso le Alpi e il suo impatto ambientale nell'arco alpino. Conformemente alle Conclusioni di Lipsia del 2012, il gruppo di lavoro si è concentrato sulle seguenti priorità:

- approntare un compendio dei sistemi di monitoraggio ambientale esistenti a livello nazionale ed internazionale in materia di inquinamento atmosferico e di emissioni acustiche nella regione alpina;
- fornire un compendio del quadro giuridico generale in materia di ambiente (limiti di tolleranza ammessi per l'inquinamento atmosferico, le emissioni acustiche ed altri impatti ambientali, disposizioni specifiche per la regione alpina, nonché applicazione ed imposizione della normativa ambientale);

Nel quadro di tali attività sono stati elaborati i due documenti seguenti: Innanzi tutto il gruppo di lavoro ha approntato un quadro complessivo dei diversi sistemi di monitoraggio ambientale esistenti a livello nazionale ed internazionale mirati all'osservazione dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni acustiche nonché della situazione ambientale nel territorio alpino (relazione di sintesi sui programmi di monitoraggio ambientale nell'arco alpino). In base a tale resoconto, la maggior parte dei Paesi alpini già dispone di sistemi evoluti per il controllo dell'inquinamento atmosferico, e la maggior parte di essi si è anche dotata di apposite banche dati sulle fonti di inquinamento atmosferico e le emissioni di anidride carbonica imputabili al settore dei trasporti, tuttavia generalmente con riferimento all'ambito nazionale. Nel documento vengono formulate delle conclusioni relative al possibile impatto ambientale in questo campo, nonché sul nesso fra l'impatto ambientale e il volume di merci trasportate.

Il secondo documento consiste in una rassegna del contesto giuridico generale di ciascun Paese per quanto riguarda l'impatto ambientale del traffico (relazione di sintesi sulla legislazione ambientale nei Paesi dell'arco alpino). Tale compendio fornisce, fra l'altro, una panoramica dei limiti di tolleranza valevoli per l'inquinamento atmosferico, le emissioni acustiche, l'esposizione al rumore ed altri agenti inquinanti, nonché – ove applicabile – sulle disposizioni specifiche per il territorio alpino; inoltre contiene un resoconto dettagliato delle disposizioni legislative in materia di trasporti. Nel documento vengono formulate delle conclusioni tratte dalle diverse soluzioni elaborate nei singoli Paesi della regione alpina.

#### **D. Rilevamento dei dati / mobilità nella regione alpina**

Come previsto dal mandato di Lipsia del 2012, l'indagine CAFT 2009 è stata coordinata dall'Italia e portata a termine con successo. Il rilevamento CAFT ha come obiettivo principale quello di identificare l'origine e destinazione delle merci trasportate attraverso le Alpi, obiettivo che si realizza consultando i conducenti dei veicoli. Questa indagine è stata effettuata nel 2009 dall'Austria e dalla Svizzera, e nel 2010 da Francia e Slovenia. L'Italia ha fornito le informazioni relative al numero di veicoli commerciali leggeri e pesanti che hanno attraversato l'arco alpino transitando per i valichi più importanti. Sulla base di queste informazioni, trasmesse al gruppo di lavoro dalle singole delegazioni nazionali, sono stati aggiornati sul sito Internet ([www.zuerich-prozess.org](http://www.zuerich-prozess.org)) i dati del rilevamento CAFT del 2009, e in tal modo si sono resi accessibili al pubblico i molteplici risultati dell'indagine.

Data l'esistenza di altri organismi che già raccolgono un gran numero di dati sul trasporto di merci attraverso le Alpi, sia ferroviario che su gomma (per esempio, l'Osservatorio di rilevamento del traffico nella regione alpina istituito nell'ambito dell'accordo sui trasporti terrestri concluso tra l'Unione europea e la Svizzera), e onde evitare duplicazioni nei lavori delle diverse organizzazioni che si occupano del rilevamento di dati relativi al traffico transalpino, a tale riguardo potrebbe rendersi necessaria una decisione da parte dei Ministri.

In linea con il mandato, il quale prevede il costante aggiornamento del sito Internet, vengono ora rappresentati sul portale del Processo di Zurigo tutti i campi di attività. Il

bozza finale

21 maggio 2014

sito web offre una panoramica globale e sempre aggiornata di tutti i risultati dei lavori svolti in seno al Processo di Zurigo. Per il futuro si prevede di razionalizzare l'impiego del sito stesso, sul quale si intende pubblicare regolarmente documenti vari e i risultati delle attività.

### **E. Sicurezza nelle gallerie ferroviarie della regione alpina**

In conformità del mandato conferitogli a Lipsia nel 2012, il gruppo di lavoro presieduto dalla Francia ha trattato una molteplicità di aspetti legati alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

In una delle riunioni del gruppo di lavoro è stato esaminato l'approccio favorito dalla Svizzera per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie e che prevede, nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria, un dispositivo di controllo dei treni, compresa una rete di sensori in grado di accertare eventuali fuoriuscite di gas pericolosi oppure possibili incendi a bordo dei vagoni, il quale all'occorrenza possa evitare l'entrata dei rispettivi treni nelle gallerie lunghe. Nell'ambito di questo scambio fra i membri del gruppo di lavoro è stato manifestato l'interesse comune per un tale dispositivo di monitoraggio nonché per un sistema che consenta ai gestori della rete di valutare i casi singolarmente. Oltre a ciò si sono discusse le questioni relative allo scambio transfrontaliero di informazioni e messaggi di allerta che verrebbero trasmessi dai suddetti sensori.

Inoltre il gruppo di lavoro ha analizzato le specificità di ciascun Paese per quanto riguarda i modelli operativi ed i piani di emergenza esistenti nei rispettivi Stati dell'arco alpino. Innanzi tutto è stato elaborato un questionario, con l'obiettivo principale di acquisire informazioni sui mezzi di soccorso utilizzati, sulle esercitazioni periodiche effettuate nel corso di un anno, sulle operazioni effettivamente compiute, nonché sull'impiego di personale addetto alle ispezioni, alle emergenze e alle operazioni di soccorso. I riscontri pervenuti dai singoli Paesi è stata oggetto di uno scambio informale in occasione della riunione del gruppo di lavoro tenutasi a Parigi.

Due erano le tematiche a cui è stata attribuita una particolare priorità:



bozza finale

21 maggio 2014

1) favorire l'ulteriore sviluppo e l'implementazione di misure preventive, per esempio un sistema come la già citata rete di sensori; 2) esaminare distintamente gli aspetti relativi al controllo della diffusione del fumo nelle gallerie più vecchie, per garantire l'evacuazione ordinata e sicura delle persone in caso di incendio.

Il gruppo ad hoc ha affrontato altresì la questione del controllo della diffusione del fumo nelle gallerie più vecchie. Basandosi sull'esempio del traforo del Fréjus che collega l'Italia con la Francia, l'istituto francese CETU, *Centre d'Études des Tunnels*, ha esaminato varie ipotesi di calcolo per determinare le dimensioni dei sistemi di ventilazione indispensabili. In una seconda fase di indagine è stata quindi effettuata una valutazione tecnica e finanziaria dei mezzi necessari per realizzare le caratteristiche desiderate di un impianto di ventilazione. Se da un lato i risultati di questa valutazione non suggeriscono la necessità di ristrutturare tutte le maggiori gallerie che non corrispondono alla STI Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie<sup>3</sup> dotandole di tali sistemi, d'altro canto, tuttavia, dimostrano l'esigenza di effettuare un'analisi dei costi e dei benefici per ciascuna di queste gallerie, coinvolgendo anche il gestore della rete.

\*\*\*

I Ministri accolgono con favore i progressi compiuti, e ringraziano gli esperti per la qualità dei lavori svolti in seno ai quattro gruppi di lavoro e al gruppo ad hoc.

### **III. Mandati ministeriali**

Sulla base dei progressi compiuti sotto la presidenza tedesca ed in considerazione della particolare rilevanza di un approccio coordinato che tenga conto delle fondamentali differenze fra le economie dei Paesi dell'arco alpino, e riconoscendo inoltre l'importanza che rivestono i collegamenti transalpini, i Ministri affidano al Comitato direttivo i mandati seguenti:

---

<sup>3</sup> Gallerie che non corrispondono alle disposizioni UE sulle specifiche tecniche di interoperabilità concernenti la sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

### **A. Sistemi di gestione del traffico pesante nella regione alpina**

- Prospettiva di breve termine per il prossimo periodo di presidenza, a partire dal 2014:

Sarà opportuno analizzare i risultati conseguiti sotto la presidenza tedesca nell'ambito del sistema di gestione del traffico Toll+, con l'obiettivo di valutare in che modo questo strumento può funzionare ed assumere la forma di specifiche tecniche. Il rapporto a cui si fa riferimento nel capitolo II.A nel quale viene considerato l'ulteriore sviluppo del progetto Toll+ – e in particolare il terzo pilastro del rapporto in cui sono elencati gli elementi da valutare in uno studio più approfondito e le questioni relative all'applicazione pratica di tale strumento – costituirà la base per l'approntamento di un tale capitolato d'onori.

- Verrà dato seguito alle attività nel campo del trasporto combinato intermodale, con l'obiettivo di realizzare una maggiore trasparenza nell'ambito dei servizi di trasporto ferroviario esistenti o pianificati. A tale scopo sarà essenziale valutare, in funzione degli obiettivi stabiliti, tutti gli orientamenti già elaborati.
- Per quanto riguarda le misure nel medio e nel lungo termine, rimangono in vigore i mandati delle Conclusioni di Lipsia del 2012, in osservanza dei principi di proporzionalità e adeguatezza.

### **B. Gestione degli eventi nella regione alpina**

- Il gruppo di monitoraggio appositamente istituito costituirà una piattaforma per lo scambio di esperienze acquisite sull'impiego del sito Internet.
- Sulla base di tali esperienze saranno tratte le debite conclusioni, e – qualora ritenuto opportuno – saranno adottate le misure necessarie per un ulteriore perfezionamento del sito web.

### **C. EnvALP, indicatori ambientali – conseguenze per l'ambiente**

- Il gruppo di lavoro darà seguito alle proprie attività con l'obiettivo di completare il compito che gli è stato affidato, passando in rassegna le pubblicazioni relative agli aspetti ambientali ed alle tematiche del Processo di Zurigo. Peraltro restano in vigore le rispettive disposizioni contenute nelle Conclusioni di Lipsia del 2012.
- Andranno tenute in debito conto sia le attività effettuate nell'ambito della Convenzione delle Alpi, sia i lavori svolti da altre iniziative rilevanti, per esempio iMonitraf!.
- In una prima fase del lavoro si darà la priorità agli effetti dell'inquinamento atmosferico imputabili al traffico pesante. A tale scopo sarà essenziale valutare gli strumenti identificati nel quadro di ALBATRAS con riferimento al loro impatto ambientale per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico.
- Una volta conclusi questi lavori, e previa approvazione del Comitato direttivo, le attività verranno estese e si procederà ad analizzare gli effetti dei diversi interventi e strumenti per la gestione dei principali aggravii provocati dal traffico pesante, confrontandoli altresì con l'impatto di altre fonti di inquinamento.
- In una fase successiva si passerà all'elaborazione di proposte per l'opportuna considerazione di ulteriori agenti inquinanti, tenendo in debito conto gli esiti dei lavori già svolti.

### **D. Rilevamento dei dati / mobilità nella regione alpina**

- Il sito Internet del Processo di Zurigo sarà strutturato in modo tale da renderlo di facile consultazione (dati del rilevamento CAFT, rapporti, altri documenti) e verrà aggiornato periodicamente.
- In futuro l'indagine CAFT dovrà essere ben coordinata fra l'Austria, la Slovenia, la Svizzera e la Francia. I rispettivi rilevamenti andranno effettuati nello stesso anno e dovranno essere riferiti allo stesso periodo, affinché il metodo utilizzato consenta di ottenere risultati comparabili relativi ai quattro Paesi oggetto dello studio.

- Alla luce dei proficui lavori condotti in altra sede nel campo dell'acquisizione e dell'elaborazione di dati, per esempio presso l'Osservatorio di rilevamento del traffico transalpino tra l'Unione europea e la Svizzera, il Comitato direttivo potrà decidere in merito all'eventuale cessazione delle attività di questo gruppo di lavoro.

### **E. Sicurezza nelle gallerie ferroviarie della regione alpina**

- Anche in futuro proseguirà lo scambio periodico di informazioni sulla sicurezza nelle gallerie ferroviarie e verranno sistematicamente condivisi i modelli di buone pratiche concernenti interventi specifici e operazioni di soccorso, in particolare nelle gallerie transfrontaliere. Verrà seguita attentamente la discussione sul concetto introdotto dall'ERA, Agenzia ferroviaria europea, relativo ai criteri armonizzati per l'accettazione del rischio.
- Il gruppo ad hoc approfondirà ulteriormente lo studio delle tematiche già affrontate durante la presidenza della Germania, le quali comprendono, tra le altre:
  - lo scambio di informazioni sui sistemi efficaci di controllo del trasporto ferroviario di merci pericolose nella regione alpina, riservando una particolare attenzione alla trasmissione di dati in tempo reale;
  - l'ulteriore esplorazione dell'analisi di una rete di sensori, già avviata dai gestori dell'infrastruttura, soprattutto nella prospettiva della valutazione di fattibilità per le gallerie lunghe della regione alpina;
  - l'ulteriore esplorazione dell'analisi dei sistemi di ventilazione per le gallerie più vecchie nell'ambito della regione alpina, analisi che dovrà essere effettuata dai gestori dell'infrastruttura in termini di costi e benefici per ciascuna di queste gallerie, e che consenta di valutare l'eventuale necessità di ristrutturare le gallerie dotandole di tali sistemi.

## **F. Questioni trasversali e di carattere generale**

Nell'ambito delle riunioni ordinarie del Comitato direttivo, se necessario, vi potrà essere uno scambio di informazioni di carattere generale su temi di attualità, per esempio in merito a degli eventi prevedibili specifici nel traffico stradale e/o ferroviario, oppure sull'evoluzione di progetti di infrastruttura di particolare interesse.

## **IV. Nuova presidenza**

I Ministri dei trasporti ringraziano la presidenza tedesca per l'eccellente lavoro svolto sin dal maggio 2012, e decidono all'unanimità di affidare alla Slovenia la presidenza per il biennio 2014-2016. In seguito la presidenza sarà assunta in successione dall'Italia, dal Liechtenstein ed infine dalla Svizzera.