

PROCESSO FOLLOW-UP DI ZURIGO: CONCLUSIONI DI LIPSIA 2012 Conclusioni dei Ministri

Alla luce di una serie di gravi incidenti verificatisi nelle gallerie alpine, il 30 novembre 2001, alla presenza di rappresentanti della Commissione europea e del Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea, i Ministri dei trasporti di Germania, Austria, Francia, Italia e Svizzera, su iniziativa di quest'ultima, hanno adottato la Dichiarazione di Zurigo sul miglioramento della sicurezza stradale in particolare nei tunnel dell'arco alpino. Da allora i Ministri si sono riuniti quattro volte per esaminare lo stato di avanzamento dei lavori e rivedere le priorità nel modo di attuare le disposizioni contenute nella Dichiarazione di Zurigo: l'11 maggio 2004 a Regensburg (CH), il 14 novembre 2005 a Sedrun (CH), il 20 ottobre 2006 a Lione (F), quando la Slovenia è entrata a fare parte del gruppo dei Paesi aderenti, e il 7 maggio 2009 a Vienna (A).

Il quinto vertice dei Ministri dei trasporti o relativi rappresentanti, tenutosi a Lipsia il 2 maggio 2012 nel quadro del Forum internazionale dei trasporti (ITF), si proponeva di valutare i risultati conseguiti nell'ambito degli intensi lavori svolti sotto la presidenza della Svizzera, prendendo atto dei progressi compiuti e riscrivendo all'occorrenza le priorità e le tappe procedurali a seguire.

In conformità al mandato formalizzato a Vienna nel maggio 2009, gli organi del Processo di follow-up di Zurigo hanno trattato i seguenti argomenti.

I. Sistemi di gestione del traffico pesante nella regione alpina

- Esaminare soluzioni per promuovere l'introduzione e l'attuazione della classe Euro VI applicata ai mezzi pesanti nella regione alpina.
- Elaborare studi approfonditi sui tre sistemi di gestione del traffico pesante al vaglio, ovvero borsa dei transiti alpini (BTA), sistema di scambio di quote di emissioni nella regione alpina (AETS) e TOLL+, tematizzando i seguenti aspetti:
 - impatto sui trasporti generato dalla definizione di limiti soglia nel quadro di uno studio di base,
 - quadro legislativo,
 - effetti economici a livello nazionale e regionale considerando anche l'impatto logistico e sociale, in particolare nel settore dei trasporti stradali.

Nell'ambito di questi studi si devono valutare anche le misure da adottare in caso di introduzione graduale degli strumenti nei diversi Paesi, tenendo opportunamente conto delle delimitazioni territoriali e dell'ambito di applicazione geografico allo scopo di evitare il traffico di aggiramento.

II. Gestione degli eventi nella regione alpina

- Definire il concetto di evento (strada) e segnalazione di situazioni (strada e ferrovia).
- Approfondire e sviluppare le misure sul piano della fattibilità e dell'applicazione pratica lungo gli assi alpini.
- Finalizzare la strategia, la struttura e i contenuti del sito web includendo anche le questioni finanziarie e organizzative (webmaster).

III. Mobilità nella regione alpina

- Finalizzare il rilevamento CAFT 09 e pubblicare i risultati in tempo utile.
- Mettere online le pagine web del Processo di Zurigo e aggiornarle regolarmente.
- Impegnarsi ulteriormente per ampliare l'offerta di informazioni sui trasporti transalpini, includendo anche il trasporto viaggiatori. L'utilizzo dei dati esistenti consente di minimizzare il ricorso ad altre fonti.

IV. Sicurezza nelle gallerie ferroviarie della regione alpina

- Prendere atto delle conclusioni cui si è giunti nel rapporto formalizzato sotto l'ultima presidenza, in particolare in merito alle quattro tematiche messe in evidenza che richiedono un esame più approfondito (merci pericolose, trasporti combinati, metodi di intervento, monitoraggio), basandosi sugli scambi di opinioni tra esperti e sui risultati dell'incontro tenutosi il 12 dicembre 2008 a Parigi.
- Formalizzare il principio di uno scambio regolare di esperienze in materia di sicurezza nelle principali gallerie ferroviarie dell'arco alpino.
- Affidare alla Francia l'incarico di organizzare il prossimo incontro.

* * *

A. Stato delle attività

Gli obiettivi primari del Processo di follow-up di Zurigo rimangono invariati: migliorare su base duratura la sicurezza dei trasporti transalpini, gestire meglio il trasporto merci stradale per garantirne la sostenibilità, promuovere diversi tipi di infrastrutture e vettori di trasporto alternativi, specialmente su rotaia.

Le attività promosse nel periodo 2009-2012 sotto la presidenza svizzera si sono svolte in seno ai tre gruppi di lavoro esistenti e a un gruppo istituito *ad hoc*.

I. Sistemi di gestione del traffico pesante nella regione alpina

Nel periodo che volge al termine il gruppo di lavoro presieduto dall'Austria ha promosso una serie di studi che serviranno da base per decisioni future da maturarsi nel quadro del Processo di Zurigo.

Lo studio di base intitolato ALBATRAS¹, curato da un Comitato consultivo e approvato con alcune riserve dal Comitato direttivo, esamina a fondo l'impatto sui trasporti di tre strumenti di gestione del traffico, ovvero la borsa dei transiti alpini (BTA), il sistema di scambio di quote di emissioni nella regione alpina (AETS) e TOLL+, ipotizzando l'introduzione di diversi limiti soglia applicabili al traffico transalpino. I diversi scenari ipotizzati mostrano gli effetti prodotti da questi tre sistemi sul traffico lungo l'arco alpino B+ in termini sia di riduzione dei volumi o di deviazione dei flussi stradali sia di trasferimento modale dalla strada alla rotaia. Lo studio ha stabilito con chiara evidenza che più il livello dei prezzi dei transiti alpini è alto, più il traffico stradale diminuisce (o viene deviato) e più il trasferimento modale dalla strada alla rotaia è marcato, indipendentemente dal tipo di strumento considerato.

Il secondo studio, intitolato EFFINALP², è un'analisi degli effetti economici a livello nazionale e regionale, nella quale viene esaminato anche l'impatto logistico e sociale in particolare nel settore dei trasporti stradali. Questo studio, approvato dal Comitato direttivo con alcune riserve, illustra gli effetti specifici sulle regioni, sui vettori di trasporto e sui settori a elevata intensità di trasporto. Stando ai risultati conclusivi l'impatto globale su scala regionale sarebbe relativamente contenuto, ma alcune regioni alpine – in particolare ma non solo sul versante meridionale delle Alpi – sarebbero gravemente penalizzate in termini sia di performance economica sia di livelli occupazionali. In alcune regioni i settori del trasporto merci su strada e dei servizi logistici dovrebbero accollarsi un onere sproporzionato. Per mitigare queste conseguenze negative vengono proposti meccanismi di compensazione a favore dei trasporti locali e a breve distanza o misure specifiche di sgravio e accompagnamento (p. es. promozione dei trasporti combinati). Dallo studio emerge inoltre che anche alcuni trasporti a media e lunga distanza rischiano di essere fortemente penalizzati.

Il terzo studio, intitolato LEGALP³, svolge un'analisi giuridica comparativa dei tre strumenti di gestione del traffico nei diversi Paesi interessati, allo scopo di valutarne la compatibilità o

¹ «**AL**ignment of the heavy traffic management instruments ACE, AETS and TOLL+ on a comparable scientific, technical and operational level taking into account the different thresholds in order to analyze transport flow impacts on Alpine routes and **BA**sic **TR**Affic **S**tudy upon different thresholds and their impact on transport flows on alpine routes» (in it. «Confronto tra gli strumenti di gestione del traffico pesante BTA, AETS e TOLL+ dal 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»).

² «Analysis of economic **EFF**ects of establishing Traffic management **IN**struments in **ALP**ine corridors» (in it. «Analisi degli effetti economici dell'implementazione di strumenti di gestione del traffico sui corridoi alpini»).

³ «**LEG**al consistency of ACE, AETS and Toll+ in **ALP**ine corridors with (1) European Union law, (2) Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on the Carriage of Goods and Passengers by Rail and Road, (3) other EU-Agreements and international multilateral and bilateral treaties and

incompatibilità giuridica (rispetto alle legislazioni nazionali e dell'UE, agli accordi bilaterali e multilaterali) ed esaminare possibili alternative o approcci di «problem solving». Secondo questo studio, TOLL+ è lo strumento più compatibile tra quelli esaminati. La BTA e l'AETS richiederebbero invece modifiche sostanziali della legislazione vigente.

I risultati conclusivi degli studi menzionati e la loro analisi potrebbero indicare la necessità di approfondire ulteriormente gli strumenti incentrati sull'ambiente, che con i loro obiettivi e indicatori dovrebbero a giusto titolo costituire un primo passo verso un approccio teso a migliorare la sicurezza dei trasporti transalpini e gestire in maniera sostenibile il trasporto merci su strada.

II. Gestione degli eventi nella regione alpina

Onorando il mandato di Vienna del 2009, sotto la presidenza della Svizzera il gruppo di lavoro «Gestione degli eventi nella regione alpina» ha formalizzato le attività in corso redigendo il Regolamento per l'informazione sull'attuazione della gestione in rete degli eventi nell'arco alpino e le relative spiegazioni. Introducendo il principio di sussidiarietà basato sulla fiducia reciproca per qualsiasi misura di gestione degli eventi, si è potuto adempire al mandato che chiedeva di sviluppare maggiormente le misure sul piano sia della fattibilità sia dell'applicazione concreta lungo gli assi alpini.

Il citato regolamento, ispirato ai principi guida di fattibilità, semplicità, rapidità e flessibilità, pone l'accento su alcuni elementi portanti:

- definizione consensuale delle questioni centrali (p. es. concetto di «evento», principali assi di transito e punti di contatto nazionali);
- modalità dei flussi d'informazione interni ed esterni;
- attività di segnalazione standardizzata (con un formulario standard per la «segnalazione di un evento stradale» in inglese e tedesco);
- funzionalità del sito web informativo;
- clausole finali relative ai costi, al gruppo di monitoraggio e a diversi aspetti formali.

In sintesi, i risultati delle attività svolte da questo gruppo di lavoro indicano che gli strumenti di gestione degli eventi sono molto efficaci, orientati all'utenza, dunque in grado di contribuire al miglioramento della sicurezza dei trasporti in base alle esigenze e in modo efficiente sul piano sia dei costi sia delle tempistiche.

agreements on trade and transport, (4) national Law of Austria, Italy, Germany, Slovenia, France and Switzerland and possible adjustments in case of discrepancies» (in it. «Compatibilità giuridica della BTA, dell'AETS e di TOLL+ con 1) il diritto dell'Unione europea 2) l'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea 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 4) le legislazioni nazionali di Austria, Italia, Germania, Slovenia, Francia e Svizzera ed eventuali modifiche in caso di discrepanze»).

III. Mobilità nella regione alpina

In linea con il mandato formalizzato nelle conclusioni di Vienna del 2009 il gruppo di lavoro, presieduto dall'Italia, ha lavorato alla raccolta dati del rilevamento CAFT 09 e pubblicato i primi dati consolidati che forniscono un quadro generale della complessa struttura del settore dei trasporti transalpini. Al rilevamento statistico ha partecipato per la prima volta anche la Slovenia, in modo da poter delineare la situazione del trasporto merci transalpino nella maniera più completa e attendibile possibile. Dato che il rilevamento dati in Francia è iniziato con un certo ritardo rispetto a tutti gli altri Paesi coinvolti, in fase di consolidamento dati si è dovuto tenere conto di una lieve sovrapposizione con i dati del 2010.

I dati relativi al trasporto merci transalpino (su strada e rotaia) di Francia, Svizzera e Austria sono interconnessi anche nel quadro del gruppo di lavoro «Osservatorio alpino», istituito con l'Accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE del 1999. Questo gruppo pubblica un rapporto annuale contenente informazioni supplementari sulla qualità dei trasporti, sul rapporto costi/prezzi e su dati ambientali.

I risultati dei diversi rilevamenti e rapporti sono pubblicati in maniera interattiva sul sito web (<http://www.zuerich-prozess.org/it/>) per presentare anche al vasto pubblico le molteplici attività promosse nell'ambito del Processo di follow-up di Zurigo. Il sito è consultabile in inglese, tedesco, francese italiano e sloveno.

In vista del successivo rilevamento di ampia portata (CAFT 2014), il gruppo di lavoro ha deciso di adottare la metodologia già sperimentata e sta ora vagliando la possibilità di rimandare il rilevamento al 2015 per allinearsi con altri sondaggi quinquennali, tra cui l'E-Road e l'E-Rail dell'UNECE.

Gli esperti hanno inoltre esaminato se nei Paesi alpini sono disponibili dati sul traffico viaggiatori transalpino su strada e rotaia. Data l'estrema eterogeneità dei livelli amministrativi e le responsabilità piuttosto complesse, la compilazione di dati armonizzati richiederebbe un impegno da parte del gruppo di lavoro che va ben oltre le sue reali possibilità. Gli esperti sono giunti dunque alla conclusione di dover abbandonare questo intento.

IV. Sicurezza nelle gallerie ferroviarie della regione alpina

In conformità al mandato assunto a Vienna, il gruppo *ad hoc* «Miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie», presieduto dalla Francia, ha svolto un'analisi particolareggiata avente come oggetto il trasporto delle merci pericolose, le specificità del trasporto combinato (p. es. strade viaggianti), le misure di protezione, lo spegnimento degli incendi, le attività di soccorso e il monitoraggio del sistema di trasporto ferroviario per individuare eventuali rischi all'interno delle gallerie.

L'analisi si è svolta sulla base di un questionario compilato da esperti delle diverse parti interessate e finalizzato nel corso di un workshop svoltosi nel maggio del 2011.

È stata accordata particolare attenzione allo stato di attuazione dei livelli di sicurezza (tecnico e operativo) in galleria nei diversi Paesi alpini e al sistema di segnalazione di eventi e incidenti.

In conclusione, gli esperti hanno messo in luce la necessità di predisporre ulteriori interventi, per esempio attività incentrate sull'ambito di applicazione delle misure di monitoraggio nel settore delle merci pericolose, ulteriori provvedimenti tecnici e operativi di prevenzione dei rischi e un metodo comune di misurazione dei rischi e raccolta dati.

* * *

B. Valutazione dei progressi, decisioni vertenti sui principi di intervento

Per sintetizzare lo stato delle attività nonché le osservazioni e raccomandazioni del Comitato direttivo indicanti le tappe future da seguire in questo settore, i Ministri o i loro rappresentanti elaborano la seguente valutazione.

I Ministri

- Prendono atto dei rapporti elaborati dai gruppi di lavoro e dal gruppo ad hoc.
- Lodano i progressi compiuti in materia di sicurezza dei trasporti e mobilità sostenibile nella regione alpina dall'avvio del Processo di follow-up di Zurigo il 30 novembre 2001.
- Convengono sul fatto che per la regione alpina il miglioramento continuo della sicurezza dei trasporti transalpini, una gestione più sostenibile del trasporto merci, la promozione di diversi tipi di infrastrutture e vettori di trasporto alternativi (in particolare del trasporto su rotaia) restano obiettivi di primaria importanza.
- Mettono in evidenza il valore aggiunto della creazione di un sistema d'informazione in caso di eventi in tutti i Paesi alpini.
- Sono persuasi che gli strumenti a livello tecnico, operativo e finanziario, come pure le relative infrastrutture, assicureranno il conseguimento degli obiettivi di un approccio integrato improntato a una mobilità sostenibile nella regione alpina, puntando sull'intermodalità e la co-modalità.
- Sono consapevoli che gli incentivi a favore del trasferimento modale dovrebbero tenere conto dell'impatto sullo sviluppo economico e sulla creazione di posti di lavoro a livello sia nazionale sia regionale, prestando dunque attenzione all'impatto prodotto sul settore logistico e in particolare sugli autotrasportatori.
- Riconoscono gli insegnamenti tratti dai recenti studi e l'utilità di integrarli nei progetti e nella pianificazione delle tappe future contestuali al processo.
- Concordano di voler approfondire ulteriormente gli strumenti, obiettivi e indicatori orientati all'ambiente per valutare la situazione e le esigenze ambientali, nell'ottica di un'analisi essenziale delle attività esistenti in questo settore come pure degli impatti e dei requisiti sui corridoi alpini allo scopo di valutare e/o elaborare potenziali provvedimenti futuri.
- Sottolineano il fatto che a causa dell'impatto della crisi economico-finanziaria innescatasi nel 2008 e in alcune regioni non ancora del tutto superata, la crescita del traffico in alcuni casi ha segnato un'evoluzione diversa da quella precedentemente pronosticata, mentre alcune economie nazionali particolarmente penalizzate e uscite più indebolite di altre dalla crisi devono essere trattate con particolare riguardo per

poter controbilanciare in modo opportuno le misure potenzialmente penalizzanti per alcune parti del sistema.

In base a queste considerazioni, i Ministri o i loro rappresentanti definiscono i seguenti principi d'intervento da adottare in ogni iniziativa futura.

- *Riconoscere e rispettare appieno le differenze fondamentali tra le diverse economie dei Paesi alpini nel contesto attuale, i rispettivi impegni a livello europeo e internazionale, e in particolare la situazione delle economie degli Stati membri, fortemente dipendenti dall'utilizzo degli itinerari alpini.*
- *D'ora in avanti, in una prospettiva a breve termine, promuovere i veicoli meno inquinanti (specialmente EURO VI).*
- *Ribadire l'interesse di un'introduzione graduale delle misure di gestione del traffico merci transalpino:*
 - *a breve termine, vagliare la possibilità di attuare il progetto TOLL+ in linea con la nuova direttiva sull'eurobollo, che consente di internalizzare una parte dei costi esterni; inoltre, approfondire alcuni aspetti dell'eurobollo ripresi nel progetto TOLL+, con particolare riferimento agli aspetti socio-economici, legali e ambientali in ogni Paese membro;*
 - *a medio e lungo termine, quando le nuove capacità e i nuovi servizi ferroviari saranno fruibili soprattutto nelle nuove gallerie di base pianificate lungo l'arco alpino, mirare a un trasferimento modale significativo promuovendo se necessario la messa a punto di sistemi di gestione restrittivi (del tipo BTA, AETS o altri ancora) e tenendo conto anche della loro fattibilità giuridica.*
- *Approfondire le possibilità di attuazione di misure e progetti in grado di promuovere la sicurezza dei trasporti e una mobilità sostenibile nella regione alpina, con un approccio coordinato e graduale.*
- *Ampliare se possibile l'orizzonte di manovra proponendo misure, incentivi e/o progetti coordinati attuabili a breve, medio e lungo termine, in modo da rispondere alle molteplici sfide che si delineano in questo contesto.*
- *Istituire un nuovo gruppo di lavoro tecnico incaricato di valutare la situazione ambientale e le esigenze ad essa connesse nel quadro del Processo di Zurigo, tenendo conto del lavoro svolto nell'ambito della Convenzione delle Alpi.*

* * *

C. Mandati ministeriali conferiti al Comitato direttivo

Sulla base delle considerazioni e dei principi di cui sopra, i Ministri o i loro rappresentanti affidano al Comitato direttivo i mandati seguenti.

Sistemi di gestione del traffico pesante nella regione alpina

Prospettiva di breve termine per il prossimo periodo di presidenza:

- *sviluppare più in dettaglio il progetto TOLL+, sistema basato su pedaggi differenziati commisurati ai costi esterni (in linea con la direttiva sull'eurobollo) che tiene conto in particolare delle specificità di ciascuno Stato membro;*
- *prestare particolare attenzione ai sistemi di gestione esistenti nel settore dei trasporti di ciascuno Stato che partecipa al Processo di Zurigo;*
- *tenere conto del possibile ambito di applicazione territoriale di ciascuno strumento allo scopo di prevenire traffico di aggiramento;*
- *passare in rassegna l'offerta di servizi di trasporto combinati, multimodali e ferroviari, con l'obiettivo di rendere più trasparenti a spedizionieri e clienti i servizi ferroviari esistenti e pianificati, allo scopo di incrementare la domanda di servizi su rotaia e favorire in questo modo il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.*

Prospettiva di medio e lungo termine per i periodi di presidenza successivi:

- *elaborare un approccio coordinato per lo sviluppo e l'analisi concreta della praticabilità di una «road map» provvista di elementi chiave, traguardi decisivi e scadenze a partire dal 2020 fino al 2025/2030 (a dipendenza del completamento dell'infrastruttura di trasporto necessaria e dell'erogazione dei servizi), in vista dell'introduzione nei Paesi alpini di sistemi di gestione del traffico pesante basati su direttive ambientali, tenendo conto delle implicazioni economiche e giuridiche di dette misure;*
- *considerare e fare tutto il possibile per ridurre gli effetti negativi specialmente nelle regioni su cui grava un onere sproporzionato e nei casi più critici sia nel settore dei trasporti sia nei comparti economici a elevata intensità di trasporto.*

* * *

Gestione degli eventi nella regione alpina

- *Attuare il progetto e il Regolamento per l'informazione sull'attuazione della gestione in rete degli eventi nell'arco alpino.*

- Istituire un gruppo di monitoraggio incaricato di concretizzare quanto specificato sopra, con l'obiettivo di ottimizzare le funzioni e l'interoperabilità degli elementi telematici di rilevanza.
- Estendere se possibile l'ambito della cooperazione.

* * *

Mobilità nella regione alpina

- Gestire il sito web del Processo di Zurigo in modo da renderlo di facile consultazione (rilevamenti CAFT, rapporti o altri documenti) e aggiornarlo regolarmente.
- Finalizzare il rilevamento CAFT 09 e pubblicare i dati consolidati in tempo utile.
- Elaborare pubblicazioni annuali consolidate come Alpinfo.
- Allestire il prossimo rilevamento principale CAFT 2014 adottando in linea di principio la metodologia già sperimentata e tenendo conto anche degli altri rilevamenti quinquennali.

* * *

Sicurezza nelle gallerie ferroviarie della regione alpina

- Potenziare il monitoraggio delle operazioni di trasporto su rotaia di merci pericolose nella regione alpina.
- Studiare la possibilità di mettere a punto un sistema nazionale o internazionale di rilevamento automatico per l'identificazione di fattori di rischio nel sistema ferroviario.
- Contribuire a una maggiore armonizzazione dei dati statistici relativi al trasporto combinato (p. es. strade viaggianti).
- Scambiarsi esperienze di best practice nell'ambito degli interventi e delle attività di soccorso soprattutto nelle gallerie transfrontaliere.
- Esaminare le possibilità di sviluppare un metodo comune di quantificazione dei rischi in stretta collaborazione con la Commissione europea, l'Agenzia ferroviaria europea (ERA), il Liechtenstein (Paese dello SEE) e la Svizzera (Paese non dell'area UE/SEE).

* * *

Situazione ed esigenze ambientali nella regione alpina

- Svolgere un'analisi essenziale delle attività esistenti in questo campo.
- Tenere conto del lavoro svolto nel quadro della Convenzione delle Alpi.
- Studiare i possibili impatti e i requisiti nelle regioni alpine.
- Valutare – in una fase successiva – una serie di misure adeguate.

* * *

Questioni generali e orizzontali

- Organizzare uno scambio di informazioni generale e continuo con il Comitato direttivo (sedute ordinarie) sulle seguenti tematiche:
 - *situazioni speciali prevedibili che potrebbero perturbare i flussi di traffico nella regione alpina: strategie e misure;*
 - *questioni pianificatorie relative alle principali misure infrastrutturali ferroviarie nella regione alpina;*
 - *promozione di veicoli meno inquinanti (specialmente EURO VI) nella regione alpina.*

D. Nuove adesioni: Principato del Liechtenstein

I Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti danno un caloroso benvenuto al Principato del Liechtenstein quale nuovo membro fra i Paesi che partecipano al Processo di follow-up di Zurigo. Da questo momento il Principato del Liechtenstein può dunque agire in qualità di membro regolare ed è invitato a partecipare attivamente al Comitato direttivo e ai diversi gruppi di lavoro.

E. Nuova presidenza

I Ministri dei trasporti o i loro rappresentanti ringraziano la presidenza svizzera per le attività svolte dal 2009. Decidono all'unanimità di affidare alla Germania la presidenza per il biennio 2012-2014. In seguito la presidenza sarà assunta in successione da Slovenia, Italia e Liechtenstein, dopodiché si ricomincerà dalla Svizzera seguendo lo stesso ordine.

Approvato a Lipsia il 2 maggio 2012