

da **Brevi ferroviarie** del 26 gennaio 2023

## Pubblicato il programma di lavoro 2023-2025 dell'Agenzia Europea delle Ferrovie

di ANSFISA

Il piano d'azione di potenziamento approvato dal Management Board dell'ERA, insieme alla Commissione Europea nel 2022, basato sull'aumento di risorse e su una migliore allocazione delle stesse tra il 2023 e il 2027, integra e rafforza l'SPD 2023-2025. È questa la novità più importante rispetto ai programmi di lavoro degli anni precedenti, come hanno confermato durante il webinar di presentazione il Direttore Esecutivo dell'ERA, Josef Doppelbauer, e la Presidente del Consiglio di Amministrazione, Clio Liégeois. Il piano di rafforzamento si affianca, infatti, alle 9 strategie dell'ERA sviluppate nelle 134 pagine dell'SPD tra cui: l'abbattimento di ostacoli e di barriere tecnologiche e operative alla libera circolazione di persone e merci; il ruolo della ferrovia come spina dorsale di un sistema di trasporto europeo rispettoso dell'ambiente; lo sviluppo delle strategie di MaaS (Mobility as a Service) e LaaS (Logistic as a Service) compresa l'emissione di biglietti multi-tratta; il potenziamento di sicurezza, interoperabilità e resilienza del sistema in situazioni di emergenza; la sostenibilità economica e competitiva e la centralità dell'ERA nell'attività di certificazione.

Tutto questo nell'ottica di una maggiore concorrenzialità con gli altri modi di trasporto e per contribuire, di fatto, agli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti stabiliti dal Green Deal europeo, visto che la ferrovia influisce solo per lo 0,4% sulle emissioni di CO<sub>2</sub> o di gas a effetto serra. In questo senso, le strategie contenute nell'SPD, si sposano pienamente con gli obiettivi ambiziosi della più ampia strategia verde dell'Europa dove si mira a raddoppiare il traffico sull'alta velocità entro il 2030 e ad aumentare del 50% il traffico merci su rotaia, sempre entro il 2030, e raddoppiarlo entro il 2050, facendo sì che il trasporto ferroviario raggiunga un effettivo piano di parità con il trasporto su strada nell'UE.

Senza perdere di vista i compiti fondamentali, incrementati dal recepimento del IV Pacchetto Ferroviario nel 2019, ora l'ERA vuole fare un salto di qualità e l'SPD 2023-2025 costituisce il canale adatto, grazie a maggiori risorse e migliore organizzazione che andranno, come hanno sottolineato i relatori, a lavorare soprattutto nei due ambiti maggiormente critici e dove un intervento in termini di investimenti e razionalizzazione può davvero fare la differenza, ovvero dati e digitalizzazione e potenziale del traffico ferroviario transfrontaliero.



Christopher Carr, che guida la nuova "Unit Operational Data", ha ricordato come oggi lo scambio di dati e di informazioni diventa parte centrale di un sistema ferroviario efficace e sostenibile e ciò significa facilitare lo scambio di informazioni tra diversi settori, ma anche con cittadini e consumatori. Affinché l'informazione diventi diffusa e accessibile a tutti gli operatori e agli utenti, la nuova UOD intende applicare ai dati l'acronimo FAIR (Fair, Accessible, Interoperable, Reusable). Dati sulla registrazione dei veicoli, sulla capacità dell'infrastruttura, sulla compatibilità tecnica e sulle interfacce, dati di traffico (in termini di flusso di merci e passeggeri): tutta questa enorme mole, con le caratteristiche FAIR, deve parlare una lingua comune, indipendentemente dai sistemi utilizzati per la raccolta e per lo stoccaggio, contribuendo così al progetto di un "grande grafico della conoscenza" che permetta di mappare l'intero sistema ferroviario. Un progetto ambizioso, dunque, che rappresenta la vera sfida del nuovo team dedicato.

Sull'enorme potenziale del traffico ferroviario transfrontaliero ai fini dell'interoperabilità, e quindi dell'aumento di competitività del settore ferroviario, nel dicembre 2022 l'ERA ha pubblicato un Report molto significativo che ha evidenziato come ancora tanti siano gli ostacoli di carattere tecnico e operativo che impediscono il pieno sviluppo del traffico ai confini tra Stati membri. Infatti, non sempre i cross-border sono ponti ma spesso restano barriere. Nella maggior parte dei casi, anzi, l'allungamento dei tempi (che si traduce in un innalzamento dei costi) registrato ai confini, soprattutto per il trasporto merci, finisce per compromettere il potenziale commerciale di una modalità che invece, a livello tecnologico, presenta sempre meno problemi. In altri termini, facilitare gli attraversamenti dei confini può potenziare il volume delle merci trasportate su rotaia. Da qui il ruolo strategico che le autorità nazionali possono giocare nel processo di cleaning-up delle norme nazionali o nella loro armonizzazione, a fianco dell'ERA, e nella conclusione di accordi di confine.

ANSFISA - 26 gennaio 2023

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

 Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**