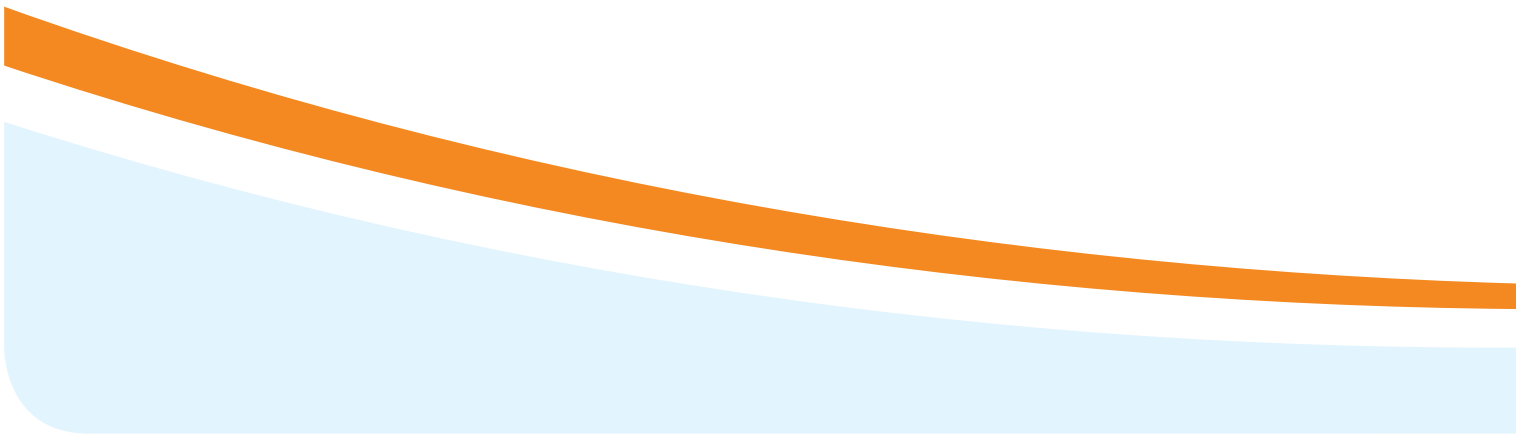




Il contributo delle ferrovie al conseguimento degli obiettivi del Green Deal da parte dell'UE



Comitato economico
e sociale europeo



Il contributo delle ferrovie al conseguimento degli obiettivi del Green Deal da parte dell'UE

Un'adeguata digitalizzazione delle ferrovie è essenziale per gli obiettivi climatici del Green Deal. Per realizzarla sono tuttavia necessari ulteriori significativi investimenti e un coordinamento più solido a livello dell'UE. Ciononostante, vi sono anche delle misure attuabili in tempi brevi, come ad esempio un sistema di biglietteria più efficace.

La digitalizzazione, la decarbonizzazione e il ruolo delle ferrovie nei corridoi TEN-T sono stati i principali temi affrontati dal convegno organizzato dal Comitato economico e sociale europeo (CESE) il 15 novembre 2021 nel quadro dell'Anno europeo delle ferrovie 2021. L'anno dedicato alla promozione del trasporto ferroviario è stato al tempo stesso un altro anno di crisi a seguito della pandemia di COVID-19, in cui le ferrovie hanno continuato a mantenere l'Europa in movimento nonostante le sfide sanitarie e le perdite finanziarie. "Questo Anno delle ferrovie rappresenta un'opportunità unica che permette alla società civile organizzata di considerare i vantaggi del trasporto su rotaia sia per i viaggiatori occasionali che per gli utenti abituali e i suoi benefici sul piano lavorativo, economico e climatico," ha sottolineato la Presidente del CESE, **Christa Schweng**. La Presidente ha inoltre chiesto misure immediate di sostegno che permettano ai trasporti di superare la crisi e, letteralmente, di "sopravvivere".

Ecologizzazione e digitalizzazione

Nell'Unione europea i trasporti devono ridurre le loro emissioni di CO₂ del 90 % entro il 2050 (e del 55 % entro il 2030). Pertanto, la soluzione fondamentale per l'ambito dei trasporti del Green Deal è semplicemente aumentare i trasporti su rotaia in Europa, poiché, come ha affermato **Elżbieta Łukaniuk**, membro del gabinetto della commissaria **Adina-Ioana Vălean**, le ferrovie sono un elemento "estremamente importante di un futuro mix di trasporti sostenibili". Per questo motivo la Commissione europea intende raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050. Anche per il trasporto ferroviario di merci sono stati fissati degli obiettivi ambiziosi: esso dovrebbe aumentare del 50 % entro il 2030 e raddoppiare entro il 2050. Una delle misure fondamentali che permetteranno all'UE a realizzare tali obiettivi è il completamento della rete centrale e della rete globale TEN-T, rispettivamente entro il 2030 e il 2050.

Tra le iniziative faro dell'Anno europeo delle ferrovie 2021 va ricordato il progetto "Connecting Europe Express" che, il 7 ottobre 2021, ha raggiunto la sua destinazione finale - Parigi - dopo un viaggio di 20 000 km in cui ha attraversato l'Europa, da ovest a est e da nord a sud, in un periodo di 36 giorni. L'obiettivo dell'iniziativa era sensibilizzare l'opinione pubblica in merito ai vantaggi del trasporto ferroviario e alle sfide che devono ancora essere affrontate. Il treno ha effettuato più di 120 fermate, attraversato 26 paesi e 33 confini e



viaggiato su tre scartamenti diversi lungo il suo tragitto. "Connecting Europe Express" avrebbe potuto effettuare lo stesso percorso in 10-15 giorni invece di 36 se l'Europa disponesse in misura sufficiente di infrastrutture solide per la linea ferroviaria ad alta velocità e di un'interoperabilità adeguata", ha dichiarato **Alberto Mazzola**, direttore esecutivo della Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari (CER), portavoce delle ferrovie europee.

Una concorrenza sana in un settore dei trasporti rispettoso del clima richiede condizioni di parità a livello dell'UE con gli altri modi di trasporto sul piano del calcolo dei costi, compresi i "costi esterni". Nel caso dei trasporti stradali, anche a basse emissioni, occorre tenere conto di aspetti quali il rumore prodotto dai camion, gli ingorghi stradali e gli incidenti automobilistici, aspetti che renderebbero anche i veicoli elettrici notevolmente più costosi per l'ambiente rispetto al trasporto ferroviario. **Pietro Francesco De Lotto**, presidente della CCMI, ha ribadito la richiesta del CESE che venga istituita un'autorità di regolamentazione unica del settore ferroviario dell'UE. Questo contribuirebbe allo sviluppo di ferrovie interoperabili e digitalizzate e, di conseguenza, all'attuazione del Green Deal. Le ferrovie dovrebbero cercare di integrare maggiormente i treni nelle reti di trasporto, collegando le ferrovie agli aeroporti e ai porti. Inoltre, le ferrovie devono continuare a sviluppare il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS - secondo Mazzola, l'UE dovrebbe aumentare in maniera significativa il suo cofinanziamento), la gestione della capacità digitale e l'accoppiamento digitale automatico, elementi che dovrebbero tutti essere interoperabili all'interno dello spazio comune europeo.

Emissione dei biglietti

Attualmente, l'emissione dei biglietti rimane un esempio concreto della frammentazione del mercato ferroviario per gli utenti ordinari che non si avvalgono del trasporto merci. Nonostante la crescente domanda di servizi digitali, non vi sono stati passi avanti in questo ambito. Secondo Mazzola, gli operatori ferroviari hanno già apportato notevoli miglioramenti al sistema di emissione dei biglietti, tanto che ora è facile trovare venditori online di biglietti per molti dei tragitti internazionali a lunga percorrenza in Europa. La CER auspica un significativo miglioramento dei servizi di emissione dei biglietti entro il 2025. Tuttavia, il rappresentante dell'Ufficio europeo delle unioni dei consumatori (BEUC), **Dimitri Vergne**, ha affermato che l'Unione europea ha bisogno di misure legislative in materia di emissione congiunta di biglietti, a prescindere dalle iniziative, del tutto apprezzabili, del settore ferroviario.

La legislazione dell'UE dovrebbe contribuire a istituire un sistema di vendita digitale di biglietti combinati per diversi operatori, che preveda garanzie di tutela dei consumatori (ad esempio, in caso di perdita di una coincidenza a causa di ritardo del treno) mediante un servizio di prenotazione unico. Inoltre, gli operatori indipendenti devono avere accesso ai dati sui collegamenti ferroviari se vogliamo che i venditori siano in grado di vendere biglietti sia combinati che singoli, come ha sottolineato Vergne. Ciò li aiuterebbe a sviluppare sistemi di prenotazione su vasta scala con un unico venditore, simili al sistema per l'acquisto di biglietti aerei combinati.

“Le persone dovrebbero essere libere di scegliere il mezzo di trasporto che preferiscono. Questo è ormai possibile nel caso del trasporto aereo e stradale e dobbiamo far sì che lo sia anche nel settore ferroviario, soprattutto in vista del 2030 che rappresenta un punto di svolta nel settore delle TEN-T. Il nostro ruolo in quanto istituzioni dell'UE è quello di realizzare uno spazio ferroviario unico”, ha dichiarato **Barbara Thaler**, deputata al Parlamento europeo e membro della commissione TRAN, sottolineando che l'UE deve adoperarsi affinché i treni siano disponibili, puntuali, flessibili, economicamente abbordabili e comodi, poiché attirerebbero un maggior numero di clienti.

È necessario armonizzare i biglietti transfrontalieri a prezzo ridotto per gli anziani. “Entro il 2030 dovremmo disporre di un sistema di emissione di biglietti multimodale che fornisca informazioni di questo tipo sui collegamenti stradali, ferroviari, aerei e marittimi”, ha dichiarato Mazzola. Migliorare l'emissione dei biglietti costituisce una misura realizzabile nel breve termine.

Le ferrovie potrebbero inoltre risultare più efficaci e attraenti se vendessero i biglietti, ad esempio, sei mesi prima del viaggio previsto. Tuttavia, affinché ciò sia possibile, è necessario modificare i regolamenti dell'UE in materia di orari.

Maggiore volontà politica? Più denaro? Ambedue le cose?

“Le sanzioni e le penalità non funzionano”, ha affermato **Iveta Radičová**, coordinatrice del corridoio mediterraneo TEN-T, quando è stata invitata a



formulare proposte su come risolvere le cause dei ritardi nella realizzazione dei collegamenti ferroviari all'interno della rete TEN-T. Nel dibattito sul tema “Il ruolo delle ferrovie nei corridoi TEN-T e il completamento della sua rete centrale”, Radičová ha sottolineato che la sfida maggiore per i collegamenti ferroviari transfrontalieri è rappresentata dal coordinamento e dalla cooperazione binazionali. Il fatto che i singoli governi debbano riprendersi dalle crisi economiche, affrontare nuovi problemi o concentrarsi su priorità che non sono

legate alle ferrovie transfrontaliere crea maggiori difficoltà per la realizzazione di progetti TEN-T.

“L'unico ostacolo è la volontà politica”, ha dichiarato Radičová. Ora che i governi dell'Unione hanno instaurato un coordinamento e una cooperazione sul piano politico, la questione del finanziamento, anche a titolo dei fondi dell'UE, sta diventando molto meno problematica. Tuttavia, **Carlo Secchi**, coordinatore del corridoio atlantico della rete TEN-T, ha sottolineato che sono necessari “molti altri miliardi” per conseguire pienamente gli obiettivi europei TEN-T nel settore del trasporto ferroviario. “Dovremmo pertanto cercare modi per attrarre, oltre agli investitori pubblici, gli investitori e gli operatori privati dei mercati finanziari su una scala più ampia. L'istituzione di partenariati pubblico-privato in questo settore non costituisce più un argomento tabù”, ha sostenuto Secchi facendo riferimento alla linea ferroviaria ad alta velocità

Tours-Bordeaux, costruita come progetto di partenariato pubblico-privato con il contributo della Commissione europea e della Banca europea per gli investimenti.

Secchi ha sottolineato i problemi tecnologici di interoperabilità (elettrificazione, sistemi di segnalamento e lunghezza dei treni, nonché la differenza di scartamento nel caso delle ferrovie iberiche) e i ritardi nell'autorizzazione come ostacoli alla tempestiva attuazione della rete TEN-T (nonché le decisioni politiche che attribuiscono una minore priorità alla costruzione di linee ferroviarie transfrontaliere ad alta velocità), e ha aggiunto che prevede ritardi nella realizzazione della rete transfrontaliera TEN-T entro gli anni 2030. **Inés Ayala Sender**, coordinatrice del corridoio Reno-Danubio della rete TEN-T, ha sottolineato il ruolo del Green Deal nella promozione della TEN-T e nell'esercitare pressioni politiche per la sua tempestiva attuazione. Ha inoltre posto in evidenza l'opportunità di attirare i giovani con treni notturni che, grazie a uno sforzo ragionevole da parte degli operatori, possono costituire un elemento di attrazione moderno e alla moda per i viaggi più lunghi, compresi quelli transfrontalieri.

Inoltre, è stato lanciato un invito alla pianificazione futura di progetti oltre il 2030, come ad esempio il collegamento di tutte le capitali e le principali città dell'UE grazie a linee ferroviarie ad alta velocità. Tuttavia, la questione delle reti ferroviarie regionali e delle reti per i pendolari deve rimanere prioritaria. Un miglioramento a livello regionale può contribuire in modo significativo all'ecologizzazione dei trasporti europei. Inoltre il ministro lettone dei Trasporti, **Tālis Linkaits**, ha richiamato l'attenzione sugli aspetti geopolitici delle ferrovie nell'Unione europea citando l'esempio della costruzione del collegamento Rail Baltica, che deve ovviare all'isolamento dal resto dell'Europa ereditato dagli Stati baltici dopo l'era sovietica.

Il convegno sull'Anno europeo delle ferrovie 2021 prevedeva anche una presentazione sull'accordo innovatore "Women in Rail", firmato dalla CER e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori (ETF) il 5 novembre 2021. Il documento è il primo accordo di questo tipo, a livello dell'UE, in materia di parità di genere e il primo accordo autonomo concluso nel settore ferroviario da oltre 15 anni a questa parte. L'obiettivo è quello di fornire dati statistici aggiornati e seguire gli sviluppi in questo campo, ma anche spingere più donne a lavorare nel settore ferroviario dando loro maggiore protezione e

assicurando la parità di trattamento sul posto di lavoro. “Ma il lavoro vero inizia solo adesso perché questo accordo deve ancora essere attuato”, ha sottolineato **Jedde Hollewijn**, responsabile delle politiche per le ferrovie dell’ETF.

Infrastrutture, connettività, interoperabilità

Più infrastrutture, più connettività e più interoperabilità - questo è stato il principale messaggio del convegno del CESE che ha sottolineato la priorità di superare la frammentazione del mercato sul piano tecnico, giuridico e in termini di multimodalità ed emissione dei biglietti. “Abbiamo bisogno del maggior numero possibile di collegamenti con altri modi di trasporto e altri settori. Dobbiamo inoltre sforzarci di semplificare e abbandonare le routine amministrative”, ha dichiarato **Stefan Back**, presidente del gruppo di studio tematico Trasporti della sezione TEN del CESE. Quanto maggiore è il ricorso alle ferrovie, tanto più significativo sarà il contributo dei trasporti al Green Deal; tuttavia, la digitalizzazione può avere un effetto determinante sia sulle ferrovie che sull’economia nel suo complesso. “Chiediamo che la quota del trasporto ferroviario nella mobilità dei passeggeri e delle merci sia aumentata in modo da collegare gli Stati membri e comunicare efficacemente i vantaggi del trasporto ferroviario sia ai cittadini che alle industrie”, ha dichiarato **Baiba Miltoviča**, presidente della sezione Trasporti, energia, infrastrutture, società dell’informazione (TEN) del CESE.

I lavori del CESE nel settore delle ferrovie

Il parere sul tema **Valutazione - Libro bianco sui trasporti del 2011**, adottato il 9 luglio 2021, è stato citato spesso nel corso dei dibattiti nel quadro del convegno “Anno europeo delle ferrovie 2021”. Esso valuta lo stato di attuazione della *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, presentata dalla Commissione europea nel 2011.

Come sottolineato dal CESE nel suddetto parere, finora la Commissione si è concentrata principalmente sulla concorrenza nel settore ferroviario piuttosto che perseguire in modo coerente gli obiettivi di politica ambientale

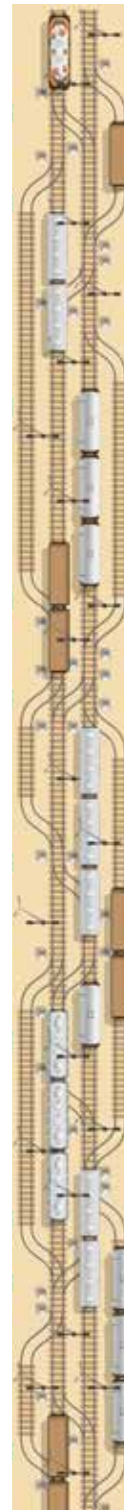
stabiliti nella sua politica dei trasporti per quanto riguarda il settore ferroviario. Il CESE ha espresso il suo fermo sostegno all'ecologizzazione dei trasporti. Allo stesso tempo ha sottolineato che la transizione energetica deve essere equa e offrire - pur senza rinnegare i propri obiettivi - delle alternative fattibili e realistiche che tengano conto delle specificità economiche e sociali dei vari territori e delle esigenze di tutte le regioni d'Europa, comprese le zone rurali. Nel contesto del Green Deal, il CESE "ha chiesto, chiede e chiederà politiche di investimento in infrastrutture moderne e adeguate alle sfide future".

Inoltre, il Comitato raccomanda di dare la priorità ai collegamenti diretti tra gli hub aeroportuali e la rete ferroviaria ad alta velocità, la cui esistenza deve essere una condizione preliminare di ogni discussione relativa a un eventuale divieto dei voli a corto raggio. Infine, il CESE ha ribadito che l'obiettivo dovrebbe essere la comodità e non il trasferimento modale. La transizione ecologica deve essere socialmente equa e preservare la competitività dei trasporti europei, anche mediante la piena realizzazione dello spazio europeo dei trasporti con la piena attuazione del mercato unico.

Tuttavia, in tale contesto, il CESE ha anche richiamato l'attenzione sulla necessità di attuare pienamente nella pratica l'apertura formale del mercato conseguita con il quarto pacchetto ferroviario, al fine di rendere il trasporto ferroviario un partner attraente in termini di multimodalità, tenendo conto delle questioni ambientali e sociali. Nel parere di cui sopra, il CESE ha inoltre espresso il proprio rammarico per i ritardi nell'attuazione della TEN-T.

I progressi compiuti nello sviluppo di una rete ferroviaria efficiente e competitiva in tutta l'UE, delineati nella *Strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie* del 1996, sono stati al centro del parere sullo **Spazio ferroviario europeo unico**, adottato dal CESE il 24 marzo 2021.

Come affermato dal CESE in tale parere, l'impegno comune europeo in questo settore non ha prodotto i risultati complessivi auspicati, nonostante gli sforzi compiuti in quasi tre decenni a



favore dell'apertura del mercato internazionale e nazionale del trasporto merci e passeggeri su rotaia nell'UE e dell'armonizzazione di una serie di norme tecniche e di sicurezza. Nel 2001 la quota modale del trasporto ferroviario di merci (rispetto ai modi di trasporto terrestre) è stata del 17,5 %, per passare al 17,9 % nel 2018. La quota modale del trasporto ferroviario di passeggeri è passata dal 6,6 % nel 2007 al 6,9 % nel 2018 (rispetto a tutti i modi di trasporto di passeggeri). Nonostante lo stesso quadro legislativo, negli Stati membri si sono registrati andamenti diversi.



Il CESE ritiene che molto resti ancora da fare a livello politico, normativo e culturale. Sono necessarie misure per agevolare le operazioni transfrontaliere riducendo i controlli alle frontiere ed eliminando i problemi amministrativi e i ritardi ai valichi di frontiera. Occorre inoltre migliorare la pianificazione del traffico, la pianificazione delle capacità e l'informazione. Sono indispensabili investimenti nelle infrastrutture, ma anche nella digitalizzazione e nell'aggiornamento del materiale rotabile. Ciò include, ad esempio, la digitalizzazione grazie al sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)

e a sistemi di accoppiamento automatico. Occorre inoltre investire in una transizione giusta e nello sviluppo delle competenze. Questo permetterebbe di migliorare i flussi di traffico, ottimizzare l'utilizzo delle risorse e salvaguardare l'occupazione.

Per quanto riguarda il debito pubblico, il CESE ha raccomandato di prevedere un'eccezione ai criteri del Trattato di Maastricht per gli investimenti pubblici nelle infrastrutture di trasporto, anche per il periodo successivo alla crisi della COVID-19. I contratti di servizio pubblico sono cruciali per assicurare servizi di trasporto passeggeri accessibili, a prezzi abbordabili e inclusivi per tutti. Secondo il CESE, l'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico costituisce una delle misure più efficaci ed efficienti per promuovere il trasporto ferroviario di passeggeri.

Il Comitato ha inoltre delineato le sfide più urgenti che le ferrovie devono affrontare nel suo parere sull'**Anno europeo delle ferrovie (2021)**, adottato il 15 luglio 2020. Oltre ai compiti del Green Deal, esso si è occupato in particolare degli aspetti della digitalizzazione, che sono importanti non solo per i passeggeri e le merci, ma anche per i lavoratori del settore ferroviario. Come ha affermato il CESE, le preoccupazioni dei dipendenti devono ottenere risposta in termini di garanzie appropriate, grazie al coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori e dei sindacati. I lavoratori devono avere accesso alle formazioni e alle riqualificazioni necessarie per mantenere posti di lavoro sostenibili e di elevata qualità. Una particolare attenzione deve essere prestata ai requisiti specifici di genere, al fine di garantire la parità tra i sessi.

Come ha osservato il CESE nel parere, le tendenze demografiche, economiche e politiche determineranno nuove modalità di spostamento nelle aree urbane e non urbane. Per questo motivo le ferrovie devono adeguarsi per integrarsi in una catena di trasporto multimodale e sempre più digitalizzata. Un numero crescente di anziani e di giovani potrebbe essere indotto a utilizzare i treni più spesso sia all'interno delle aree urbane che per viaggi più lunghi, se il trasporto ferroviario saprà rispondere ancora meglio di adesso alle loro nuove esigenze di comfort e accessibilità. Nel contempo, una generazione di utenti tecnologicamente più esperti ricorrerà sempre meno al trasporto privato, preferendogli soluzioni di mobilità condivisa e di trasporto pubblico, a condizione che esse assicurino un livello adeguato di qualità del servizio.

Sarà particolarmente importante migliorare le tecnologie di emissione dei biglietti ferroviari: occorrerà infatti semplificare l'acquisto dei titoli di trasporto, offrendo agli utenti la possibilità di combinare diversi segmenti di viaggio in un unico biglietto e considerare le potenzialità future dell'acquisto di biglietti multimodali. Il CESE ha esortato la Commissione europea a sostenere le iniziative volte a conseguire tale obiettivo, ad esempio attraverso consulenza specialistica, la condivisione di buone pratiche e il finanziamento a fondo perduto. La digitalizzazione a vasto raggio delle ferrovie consentirà inoltre agli operatori del settore di continuare ad adeguare i loro servizi per rispondere alle esigenze degli speditori in maniera sempre più efficiente.

Nel parere sul tema **Garantire una transizione settoriale inclusiva verso un'industria ferroviaria digitalizzata**, adottato il 30 ottobre 2019, il CESE ha chiesto l'istituzione di un'autorità europea di regolamentazione del

settore ferroviario, specificando che uno spazio ferroviario europeo unico necessita di un'autorità di regolamentazione comune, oltre agli organismi di regolamentazione istituiti negli Stati membri, per sostenere lo sviluppo del mercato unico ferroviario dell'UE, inclusi gli aspetti digitali. Inoltre, il traffico internazionale di merci e passeggeri, che deve essere potenziato a livello europeo, richiede maggiori sforzi congiunti e una vigilanza regolamentare comune su scala continentale.

Il CESE ha chiesto un dialogo sociale europeo rafforzato, ad esempio nel quadro di una "tabella di marcia digitale". Ha inoltre sostenuto iniziative congiunte di dialogo sociale per individuare e anticipare l'impatto dell'automazione e della digitalizzazione e mantenere un elevato livello di occupazione e di garanzie sociali nel quadro di una transizione socialmente equa. Ha altresì sottolineato che la sicurezza del traffico, dei passeggeri e del personale nell'UE non può essere garantita soltanto con sistemi digitali e automatizzati: è comunque necessaria una presenza umana.

In questo parere il CESE ha prestato molta attenzione alle nuove applicazioni per i passeggeri: biglietteria elettronica (*e-ticketing*), prenotazione online (*e-booking*), biglietteria integrata, biglietteria multimodale, mobilità come servizio (*Mobility-as-a-Service* – MaaS), piattaforme digitali e stazioni digitali. L'idea di fondo della MaaS deve consistere nell'offrire ai viaggiatori soluzioni di mobilità "porta a porta" basate sulle loro esigenze di spostamento e sulle loro scelte, in modo da garantire l'accessibilità, anche economica, alla mobilità e ai trasporti pubblici in quanto servizio di interesse generale. Nella prospettiva della MaaS, l'intero sistema dei trasporti forma un'unica entità, di cui il settore ferroviario, con i suoi bassi tassi di emissione, deve formare parte integrante.

Il CESE incoraggia pertanto il settore ferroviario a definire, insieme ad altri modi di trasporto pubblico, un quadro globale e interoperabile per la "mobilità come servizio" (*Mobility-as-a-Service*). Ciò garantirà l'accessibilità, anche economica, di tutti i cittadini alla mobilità e ai trasporti pubblici in quanto servizio di interesse generale, fornendo un quadro di tecnologia informatica aperto di tipo "plug and play" ("pronto all'uso") per la distribuzione di biglietti multimodali in Europa. Il settore del trasporto ferroviario potrebbe essere la chiave di volta della componente "Mobilità" di un'identità digitale europea.



Online event TEN | CCMi
European Year of Rail 2021

Événement en ligne TEN | CCMi
Année européenne du rail 2021

15.11.2021 | 10.00-16.10 EESC - JDE6z

 #EYR2021



ANNO EUROPEO DELLE FERROVIE 2021 **convegno organizzato dal CESE il 15 novembre 2021**

Considerazioni introduttive

- **Christa Schweng**, Presidente del CESE (videomessaggio)
- **Baiba Miltoviča**, presidente della sezione Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione (TEN) del CESE
- **Elżbieta Łukaniuk**, presidente della sezione Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione (TEN) del CESE
- **Barbara Thaler**, deputata al Parlamento europeo, membro della commissione TRAN e relatrice ombra del PPE per l'Anno europeo delle ferrovie
- **Aleš Mihelič**, sottosegretario di Stato sloveno alle Infrastrutture (videomessaggio)
- **Tālis Linkaits**, ministro lettone dei Trasporti

Decarbonizzazione e digitalizzazione delle ferrovie

- **Pietro Francesco De Lotto**, presidente della CCMI del CESE (moderatore)
- **Alberto Mazzola**, direttore esecutivo della Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari (CER)
- **Dimitri Vergne**, responsabile del team sulla sostenibilità, Ufficio europeo delle Unioni di Consumatori (BEUC)

Evento culturale per celebrare l'Anno europeo delle ferrovie

- **Isabel Caño Aguilar**, membro dell'ufficio di presidenza della sezione TEN ed ex vicepresidente responsabile della Comunicazione, CESE
- **Koen Clement**, direttore generale, Europalia Arts Festival
- Proiezione del film *La Ronde* di Boris Charmatz

Presentazione dell'accordo "Women in rail"

- **Alberto Mazzola**, direttore esecutivo della Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari (CER)
- **Jedde Hollewijn**, responsabile delle politiche per le ferrovie, Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (ETF)

Il ruolo delle ferrovie nei corridoi TEN-T e nel completamento della sua rete centrale

- **Stefan Back**, presidente del gruppo di studio tematico Trasporti della sezione TEN del CESE (moderatore)
- **Iveta Radičová**, coordinatrice del corridoio mediterraneo della rete TEN-T
- **Carlo Secchi**, coordinatore del corridoio atlantico della rete TEN-T
- **Inés Ayala Sender**, coordinatrice del corridoio Reno-Danubio della rete TEN-T

Osservazioni conclusive

- **Stefan Back**, presidente del gruppo di studio tematico Trasporti della sezione TEN del CESE



Comitato economico e sociale europeo

Rue Belliard/Belliardstraat 99
1040 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Responsabile editoriale: Unità Visite e pubblicazioni
EESC-2021-66-IT
www.eesc.europa.eu

© Unione europea, 2021

Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Per qualsiasi uso o riproduzione delle fotografie / illustrazioni,
chiedere direttamente l'autorizzazione al/i detentore/i dei diritti.

Cover page © Shutterstock/Denis Belitsky

p. 2 – © Shutterstock/gabczi

p. 4, p.8 – © Shutterstock/Aleksandar Malivuk

p. 7 – © Shutterstock/Yauheni Meshcharakou



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea



Print
QE-05-21-335-IT-C
ISBN 978-92-830-5441-2
doi:10.2864/303431

Online
QE-05-21-335-IT-N
ISBN 978-92-830-5446-7
doi:10.2864/752064

IT