



Arriva il DAC!

Il Ministero federale tedesco per il digitale e i trasporti, il Ministero federale austriaco del clima, dell'ambiente, dell'energia, della mobilità, dell'innovazione e della tecnologia e il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni sono convinti che in futuro un trasporto merci su rotaia sostenibile, automatizzato e digitalizzato potrà far fronte alle esigenze di una logistica flessibile, snella e conveniente.

L'**accoppiamento automatico digitale DAC** (dall'inglese *digital automatic coupling*) è l'elemento cardine a tale scopo, che contribuirà ad aumentare la produttività del traffico merci su rotaia. In futuro dovrà fornire un importante contributo nel far progredire l'interconnessione del settore. Inoltre, è essenziale trasferire più merci su binari ecologici ed efficienti sotto il profilo energetico per raggiungere gli obiettivi climatici dei trasporti in Europa.

Germania, Austria e Svizzera s'impegnano, nei rispettivi ministeri, a favore dell'automazione e della digitalizzazione del traffico merci su rotaia, con l'obiettivo di introdurre il DAC in maniera coordinata sull'intero territorio europeo a partire dal 2025. I ministeri apprezzano i lavori che il settore sta eseguendo nel quadro dei programmi Europe's Rail Joint Undertaking ERJU ed European DAC Delivery Programme EDDP, irrealizzabili senza il finanziamento dell'Unione europea.

Le attività e la dichiarazione d'intenti dei tre ministeri, tuttavia, seppur necessarie non sono sufficienti. Per l'introduzione del DAC in tutta Europa secondo il calendario previsto, sarebbero di grande utilità rispettive dichiarazioni d'intenti anche da parte dell'UE e degli altri Stati membri. La trasformazione del traffico merci su rotaia sarà possibile solo se l'intera Europa si mobilita a favore del DAC.

Nei singoli Paesi sono già state avviate le attività riportate di seguito.

Germania

- Dichiarazione d'impegno, nell'accordo di coalizione, ad accelerare l'introduzione del DAC
- Avvio e finanziamento del treno test «DAK4EU» al fine di provare soluzioni tecniche
- Possibilità di promuovere ulteriori progetti mediante il programma federale «Zukunft Schienengüterverkehr» (futuro del traffico merci su rotaia)
- Scambio regolare di tutti gli stakeholder del settore sotto l'egida del Ministero federale per il digitale e i trasporti negli incontri periodici dedicati al DAC
- Collaborazione e condivisione delle esperienze negli organi europei come EDDP e ERJU

Austria

- Il DAC rappresenta un progetto di rilevanza in quanto a informazioni sul trasporto merci (FTI, dall'inglese *freight transport information*), sostenuto con decisione dall'Austria nel quadro delle sue iniziative a favore della ricerca, della tecnologia e dell'innovazione. Dal 2019 i progetti DAC dell'ÖBB sono stati promossi mediante due progetti nazionali FTI (TARO e DACIO) nell'ambito del programma ministeriale «Mobilität der Zukunft» (mobilità del futuro)
- Anche in Austria prove dell'ÖBB con il treno test «DAC4EU» nel 2022 e 2023 al fine di sviluppare soluzioni tecniche
- Partecipazione attiva dell'ÖBB al progetto faro 5 «TRANS4M-R» dell'ERJU, in qualità di partner di consorzio, sia mediante finanziamenti sia mediante la direzione del sottoprogetto «Full Digital Freight Train Operations», (operazioni treni merci totalmente digitali), nel quale impiega anche un proprio treno test DAC
- Collaborazione dell'ÖBB nella gestione del programma dell'EDDP e lavoro allo sviluppo e alla realizzazione della «Migration Road Map» (tabella di marcia della migrazione) a livello europeo
- Sovvenzionamento ministeriale della conversione al DAC, non appena si delinea una procedura comune a livello UE e si finalizzeranno le disposizioni tecniche e legali per un'introduzione su vasta scala del DAC

Svizzera

- Preparazione del disegno di legge e dei necessari decreti finanziari per l'introduzione e il sostegno finanziario del DAC, che in fase di consultazione ha riscontrato ampio sostegno da parte di politica, economia e società
- Dal 2019 test con esito positivo dell'accoppiamento automatico e della prova automatica dei freni nell'esercizio commerciale delle FFS con 40 locomotive e 250 carri, cofinanziati dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT)
- Anche in Svizzera prove delle FFS con il treno test «DAC4EU» nel 2022 al fine di sviluppare soluzioni tecniche
- Partecipazione attiva delle FFS al progetto faro 5 «TRANS4M-R» dell'ERJU e al programma EDDP, in qualità di partner di consorzio, mediante finanziamenti della Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione SEFRI
- Treno test «DAC» di proprietà delle FFS, con il cofinanziamento dell'UFT, per provare le funzionalità elettriche e digitali a bordo
- Progetto congiunto con il settore volto allo sviluppo di un processo di conversione dei veicoli al DAC il più rapido e semplice possibile

Oltre all'accoppiamento automatico, aiutano a ridurre notevolmente costi e tempi della preparazione dei treni soprattutto le funzioni digitali del DAC, quali la prova dei freni o la definizione della disposizione dei carri. Le locomotive e i carri devono essere equipaggiati con i necessari componenti, il che implica dispendio in termini di tempo e corrispondenti investimenti. L'utilità del DAC può manifestarsi già con l'attuazione di poche delle sue funzionalità centrali.

I ministeri di Germania, Austria e Svizzera sono consapevoli che occorre una soluzione finanziaria per superare il periodo che va dall'investimento alla fruizione dei benefici, di conseguenza è chiaro che quanto prima si impiegherà il DAC – se possibile in tutta Europa – e meglio si preparerà e attuerà la conversione, tanto prima se ne raccoglieranno i frutti a livello microeconomico.

A tal fine è opportuno unire le forze e condurre il più parallelamente possibile i lavori nei programmi ERJU e EDDP. Una volta definiti i parametri indispensabili nelle STI, in tempi brevi dovrebbe essere possibile impiegare il DAC per trasporti delimitati e acquisire così l'esperienza necessaria nell'esercizio quotidiano. È il caso di predisporre le condizioni tecniche, operative e finanziarie per consentire tempestivamente un pre-impiego.

Germania, Austria e Svizzera sono disposte a cofinanziare a livello nazionale la conversione al DAC. Ciò però non sarà sufficiente ad avviare l'esercizio in tutto il settore. C'è bisogno dell'UE in prima fila per far avanzare il traffico merci ferroviario transfrontaliero e interoperabile nella sua globalità.

Per tale motivo, i ministeri di Germania, Austria e Svizzera apprezzano che:

1. la Commissione UE faccia il primo passo per sviluppare e adottare tempestivamente un piano per un finanziamento a livello UE, adeguato alle singole esigenze;
2. tutti gli Stati membri dell'UE e i Paesi limitrofi interessati analizzino, parallelamente ai lavori in corso, la preparazione politica in vista di un cofinanziamento del DAC;
3. il settore prepari il terreno in modo che il DAC possa essere introdotto, unità per unità con le principali funzioni secondo il calendario dell'EDDP e in un primo momento in pre-impiego, e che i detentori possano predisporre la tecnica dei carri in tempo, durante le regolari revisioni, in modo che il DAC possa essere installato in modo semplice.

Per il Ministero federale tedesco per il digitale e i trasporti

Dr. Volker Wissing, ministro federale

Per il Ministero federale austriaco del clima, dell'ambiente, dell'energia, della mobilità, dell'innovazione e della tecnologia

Loenore Gewessler, ministra federale

Per il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione svizzero

Albert Rösti, consiglio federale, capo del DATEC